

LA
MARINE MARCHANDE FRANÇAISE
ET
LE TRAITÉ DE VERSAILLES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Économiques)

Présentée et soutenue le Jeudi 5 Mars 1925, à 3 heures 1/2.

PAR

HENRI LECONTE

Président : M. GEOUFFRE DE LAPRADELLE

Suffragants : { MM. MESTRE, professeur.
JULLIOT DE LA MORANDIÈRE, agrégé.

1925

—
IMPRIMERIE R. RAS
36, Rue du Borrégo
PARIS



Digitized by the Internet Archive
in 2026

THÈSE
POUR LE DOCTORAT
(Sciences Politiques et Économiques)

**La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les thèses ;
ces opinions doivent être considérées comme propres
à leurs auteurs.**

LA

MARINE MARCHANDE FRANÇAISE

ET

LE TRAITÉ DE VERSAILLES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences Politiques et Économiques)

Présentée et soutenue le Jeudi 5 Mars 1925, à 3 heures 1/2.

PAR

HENRI LECONTE

Président : M. GEOUFFRE DE LAPRADELLE

Suffragants : { MM. MESTRE, *professeur.*
JULLIOT DE LA MORANDIÈRE, *agréé.*

1925

IMPRIMERIE R. RAS
36, Rue du Borrégo
PARIS

UNIVERSITEIT DE LEIDEN

UNIVERSITEIT DE LEIDEN

LE TRAITÉ DE L'ÉCRITURE

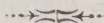
LE TRAITÉ DE L'ÉCRITURE



La Marine Marchande Française

et

Le Traité de Versailles



INTRODUCTION

Le conflit qui a ensanglanté l'Europe de 1914 à 1918 a permis de constater, une fois de plus, l'importance que peut présenter, pour une nation, la possession d'une marine marchande puissante et bien outillée. Si le rôle joué par les flottes de commerce française et alliées au cours des hostilités est demeuré longtemps ignoré, ce rôle n'en a pas moins été considérable et le concours apporté par l'industrie des transports maritimes à la Défense Nationale a été des plus précieux.

Que serait-il advenu si, en 1918, au moment où, la lutte redoublant d'intensité, les armées en présence se heurtaient dans un suprême assaut avec, l'une comme l'autre, la volonté bien arrêtée, d'aboutir, coûte que coûte, à la décision recherchée, les Etats-Unis s'étaient trouvés, faute de navires, dans l'obligation de limiter leurs envois de troupes aux moyens de transport mis à leur disposition ? Quelles auraient été, au point de vue du ravitaillement des armées et des pays alliés, les conséquences d'un

manque de tonnage ? Que serait-il arrivé, enfin, si la France n'avait pu demeurer en liaison constante avec ses nombreuses colonies ?

Il faut, évidemment reconnaître que, sans une flotte de guerre capable de la défendre contre les attaques incessantes d'un ennemi résolu à l'anéantir par tous les moyens en son pouvoir, la marine marchande aurait été vouée à l'inaction, ou, du moins, n'aurait pu rendre aux alliés des services aussi appréciables que ceux qu'elle leur a effectivement rendus ; mais il n'en est pas moins vrai que l'armement maritime a été un des facteurs de la victoire, et non des moindres. L'Allemagne s'est bien rendu compte de l'importance que présentait pour les alliés la marine marchande le jour où elle décréta la guerre sous-marine à outrance.

Malheureusement, l'industrie des transports maritimes s'est trouvée, du fait de la guerre, et principalement en France, gravement atteinte dans ses œuvres vives. Il n'est pas une compagnie de navigation qui n'ait eu à déplorer, au cours des hostilités, la perte d'une ou plusieurs de ses unités. L'exploitation intensive à laquelle ont été soumis la plupart des navires de commerce, surtout ceux qui furent réquisitionnés, et qui a eu pour résultat de réduire, d'une façon plus ou moins sensible, la durée d'utilisation d'un grand nombre d'entre eux, est encore venue accroître les dommages subis par l'armement maritime. Il ne semble y avoir, en réalité, que deux grandes nations en guerre avec les Empires Centraux, les Etats-Unis d'Amérique et le Japon, qui, tant en raison de leur éloignement du théâtre des opérations que du nombre considérable de na-

navires mis par elles en construction, particulièrement en 1917 et 1918, ne soient pas sorties affaiblies, au point de vue de la marine marchande, du conflit dans lequel elles étaient engagées (1). Hormis ces exceptions, tous les pays alliés, et même un grand nombre de pays neutres, se sont vus, au lendemain de l'armistice, et en ce qui concerne leur flotte de commerce, dans une situation nettement inférieure à celle qu'ils avaient en 1914. Aussi, lorsqu'eût sonné l'heure de la paix, s'appliqua-t-on, dans tous les pays, à poursuivre, aussi rapidement que possible, la réparation des dommages subis par la marine marchande.

Nous n'avons pas à examiner ici de quelle façon les gouvernements étrangers sont venus aider leurs armateurs dans l'accomplissement de la tâche entreprise par eux; ce serait sortir du cadre que nous nous sommes fixé. Il nous sera cependant permis de dire que, d'une façon générale, le concours apporté à l'étranger, par les pouvoirs publics, à la reconstitution et au développement de la marine marchande, semble, jusqu'à ce jour, avoir été sensiblement supérieur à celui prêté aux armateurs français par leur propre gouvernement. En France, on a tendance à considérer, même dans les milieux officiels, l'industrie des transports maritimes comme une industrie secondaire, destinée, dans des circonstances économiques normales, à être pour ceux qui l'exercent, et pour ceux-là seulement, une source de profits abondants. Si l'on commence à se

(1). C'est ainsi qu'aux Etats-Unis, il a été lancé, au cours de la seule année 1918, 929 navires jaugeant ensemble 3.033.030 tonneaux, soit presque un demi million de tonnes de plus que le tonnage possédé par la France en 1914.

rendre compte que, pendant la dernière guerre, l'industrie des transports maritimes n'a pas été inactive et a contribué indiscutablement au succès de nos armes, on ne saisit pas encore toute l'importance du rôle que peut jouer, en temps de paix, la marine marchande dans le développement du commerce et des relations internationales nécessaires à la prospérité du pays. Et cependant, les navires de commerce ne sont-ils pas, outre-mer, les représentants, par excellence, de la grandeur et de la puissance de l'Etat dont ils portent le pavillon ?

C'est, à la question des conditions dans lesquelles le Traité de Versailles s'est appliqué à réparer les pertes subies par la marine marchande française, au cours des hostilités, que nous avons voulu consacrer cette étude.

Nous exposerons, dans un premier chapitre, la situation de l'armement maritime français à la fin de 1918. Nous comparerons brièvement cette situation à celle des principales marines marchandes étrangères.

Dans un second chapitre, nous examinerons les clauses du protocole du 16 janvier 1919, prolongeant l'armistice, et celles du Traité de Versailles relatives aux réparations maritimes; nous parlerons des divers accords interalliés intervenus à ce sujet et montrerons quelle a été la part de la France dans la répartition du tonnage ex-ennemi.

Nous étudierons ensuite, dans un troisième chapitre, les conditions dans lesquelles les armateurs français sont entrés en possession de la presque totalité du tonnage ex-ennemi reçu par la France. Nous verrons également dans quelle mesure a été appliqué, en ce qui concerne no-

tre pays, le § 5 de la partie VIII, annexe III, du Traité de Versailles.

Puis, après avoir fait un exposé sommaire de la situation de l'industrie des transports maritimes en France, telle qu'elle résulte du Traité de Paix, nous montrerons comment, malgré les dispositions du dit Traité, l'Allemagne a pu, en cinq années à peine, reconstituer sa marine marchande et redevenir sur mer, pour notre pays, comme pour les autres puissances, un concurrent des plus redoutables.

Enfin, nous terminerons cette étude en montrant que, si l'armement français n'a pu obtenir les réparations auxquelles il était en droit de prétendre, il serait encore actuellement possible de compenser, en partie, le préjudice causé à l'industrie des transports maritimes par la méconnaissance de ses légitimes revendications, en établissant un système de prestations en nature dont nous indiquerons, en quelques mots, le mécanisme et dont l'application, non seulement constituerait un dédommagement pour la marine marchande française, mais encore contribuerait, dans une certaine mesure, au règlement de la question des réparations.

CHAPITRE PREMIER

La Situation de la Marine marchande française à la fin des hostilités

Au 1^{er} août 1914, la flotte de commerce française jaugeait, suivant les statistiques établies par le Comité Central des Armateurs de France, 2.555.774,99 tonneaux (1).

Au 31 décembre 1918 (2), ce tonnage n'était plus que de 1.886.819,49 tonneaux, se décomposant de la façon suivante :

Vapeurs : 1.558.547,32 tonneaux.

Voiliers : 328.272,17 tonneaux.

Du rapprochement des existants en tonnage aux deux dates précitées, on pourrait être tenté de déduire

(1). Il s'agit ici de tonneaux de *jauge brute* (le tonneau de jauge représentant, comme on le sait, un volume de 100 pieds cubes anglais ou 2m3, 83).

On distingue, en effet, trois sortes de jauges :

1^o La *jauge brute totale* qui représente tout le volume intérieur du navire, augmenté du volume de toutes les constructions fermées se trouvant au-dessus du pont supérieur ;

2^o La *jauge brute*, appelée aussi *jauge brute légale*, qui est équivalente à la jauge brute totale, diminuée, d'une part, du volume des water-ballasts et des espaces réservés aux appareils moteurs et aux appareils auxiliaires, d'autre part, du volume compris dans les superstructures fermées et ne pouvant servir ni au dépôt de marchandises, ni au logement de l'équipage ;

3^o La *jauge nette*, qui est égale à la jauge brute diminuée du volume occupé par les installations non employées au transport des voyageurs et des marchandises et situées au-dessous du pont supérieur (logement de l'équipage, soutes à charbon, chambre des cartes).

(2). Aucune statistique n'a été établie, en France, à la date du 11 novembre 1918.

que la guerre a coûté à la marine marchande française 668.955,50 tonneaux; ce serait là une erreur. Ces 668.955,50 tonneaux sont, en effet, constitués par la différence entre, d'une part, le montant total des pertes et diminutions subies par l'armement français au cours de la période qui s'étend du 1^{er} août 1914 au 31 décembre 1918, d'autre part, le montant total du tonnage construit en France ou importé de l'Etranger pendant la même période.

Or, les pertes réelles, en tonnage brut, occasionnées par la guerre à notre flotte de commerce, s'établissent comme suit :

1° *Navires détruits par faits de guerre :*

	Tonneaux		Tonneaux
a) Vapeurs :	711.884,90	} soit ensemble :	921.636,11
b) Voiliers :	209.751,21		

2° *Navires saisis :*

	Tonneaux		Tonneaux
a) Vapeurs :	2.832,37	} soit ensemble :	2.862,60
b) Voiliers :	30,33		

	Tonneaux
Ce qui représente un total de	924.498,71

Les pertes subies par fortune de mer, pendant le même laps de temps, se sont élevées à 138.158,35 tonneaux, comprenant 85 vapeurs d'un tonnage brut de 90.239,82 tonneaux et 175 voiliers jaugeant ensemble 47.918,53 tonneaux.

A ces pertes résultant de faits de guerre et de faits de mer, il y a lieu d'ajouter :

607,46 tonneaux de navires condamnés;
156,34 tonneaux de navires hors d'état de naviguer;
9.454,87 tonneaux de navires dépecés;
15.448,96 tonneaux de navires vendus à l'Etat;
34.537,73 tonneaux de navires vendus à l'étranger;
1.117,52 tonneaux de navires transformés en pontons;
1.537,24 tonneaux de navires transformés en chalands;
279,62 tonneaux de navires affectés à la navigation fluviale,
et qui forment un ensemble de 63.139,74 tonneaux.

Enfin, les diminutions de tonnage provenant de modifications apportées à la jauge brute des navires s'élevaient à 2.994,97 tonneaux.

Il résulte donc ce qui précède que les pertes et diminutions réelles subies par l'armement français, au cours des hostilités, se sont élevées, au total, à 1.128.791,77 tonneaux, représentant 44 % de notre tonnage d'avant-guerre.

Et si, à ce chiffre, nous ajoutons, ce qui est logique, le manque à construire, que l'on peut évaluer à 450.000 tonnes environ, nous arrivons à ce résultat que, à la fin de la guerre, le tonnage de notre marine marchande s'est trouvé être inférieur de près de 1.600.000 tonneaux à ce qu'il aurait dû être, sans la guerre, au 31 décembre 1918.

Dans quelle mesure ces pertes et diminutions ont-elles été compensées ?

Si, de 1914 à 1918, les chantiers ont été, pour la plus grande partie, affectés à la fabrication des munitions et aux réparations des navires français ou alliés, — ce qui

a eu pour conséquence d'arrêter presque complètement les constructions navales, — ils ont cependant réussi à lancer un certain nombre d'unités qui sont venues combler, dans une faible proportion, il est vrai, les vides creusés dans les rangs de notre flotte par la guerre sous-marine. C'est ainsi qu'il a été construit en France, au cours de la guerre, 142.683,70 tonneaux comprenant 52 vapeurs, jaugeant ensemble 138.337,88 tonneaux et 47 voiliers d'une jauge de 4.345,82 tonneaux.

D'autre part, dès 1917, le Gouvernement français, se rendant compte qu'il était impossible de prévoir quelle serait la durée de la guerre, estima, à juste titre, que ce serait une lourde erreur d'attendre la fin des hostilités pour pourvoir au remplacement des navires perdus depuis le 1^{er} août 1914. Il décida donc de faire construire en France, pour le compte de l'Etat, et en dehors d'un assez grand nombre de chalands en béton armé, 30 cargos type *Gharb* (1) (navires charbonniers d'un tonnage brut variant entre 1.065 et 1.446 tonneaux), 30 cargos type *Marie-Louise* (2) d'un tonnage brut moyen de 2.000 tonneaux), 4 paquebots type *Mustapha* (1) (3.496 tonneaux), 4 paquebots type *Duc d'Aumale* (2) (4.452 ton-

(1). *Gharb*, nom d'un cargo en acier appartenant à la Compagnie des Transports Maritimes et fluviaux et construit, en 1914, pour le transport de charbon d'Angleterre en France.

(2). *Marie-Louise*, nom d'un navire construit en 1913 pour effectuer des transports de charbon et de marchandises lourdes entre l'Algérie et la France.

(1). *Mustapha*, nom d'un paquebot construit en 1912 pour la ligne d'Algérie et appartenant à la Compagnie de Navigation Mixte (Cie Touache).

(2). *Duc d'Aumale*, paquebot construit en 1912 pour le compte de la Compagnie Générale Transatlantique.

neaux) et 24 remorqueurs de haute mer. Mais il ne fallait pas songer à voir ces bâtiments entrer rapidement en service, en raison de l'affectation qui était alors donnée aux chantiers navals. Aussi des négociations furent-elles entamées avec plusieurs gouvernements étrangers dans le but d'obtenir, soit la vente, soit la construction, pour notre compte, d'une certaine quantité de tonnage. Depuis 1915, en effet, le marché des navires n'était plus libre. Devant la raréfaction du tonnage, les pays constructeurs n'avaient pas tardé à subordonner, les uns après les autres, les exportations de navires à une autorisation gouvernementale, ce qui empêchait ou du moins entraînait considérablement la passation de marchés entre particuliers.

Ces négociations ne demeurèrent pas stériles et une série d'accords, dont l'exécution devait d'ailleurs se poursuivre bien au-delà de 1918, fut passée avec les Etats-Unis, le Brésil, la Grande-Bretagne et le Japon.

Arrivée aux Etats-Unis en mai 1917, la mission dirigée par M. Tardieu entra immédiatement en pourparlers avec le « Shipping Board », en vue d'obtenir, d'une part l'affrètement de navires, d'autre part la construction d'un certain tonnage pour compte, soit du Gouvernement, soit des armateurs français. Si le premier but fut rapidement atteint, il n'en fut pas de même du second. La mission Tardieu réussit bien, en effet, à placer, pour compte des armateurs français, la commande de 188.600 tonnes de cargos en acier, à des prix variant de 190 à 230 dollars la tonne, mais cette commande ne put être exécutée, le « Shipping Board » ayant, à la date du 3 août 1917, ré-

quisitionné tous les navires en construction dans les chantiers américains.

Les besoins de notre marine marchande se faisant de plus en plus impérieux, la mission Tardieu dût se résigner à commander les seuls bâtiments dont le « Shipping Board » autorisait la mise en cale pour notre compte : les navires en bois. Plusieurs contrats furent passés à cet effet. L'un concernait la construction de 40 schooners (1) à moteur auxiliaire, de 3.000 tonnes deadweight, schooners dont les premiers nous furent livrés en juin 1918 et qui, s'ils devaient, en principe, être payés 123 dollars la tonne, nous revinrent, en réalité, au total, à 24 millions de dollars. Un autre visait la vente de 6 schooners dits *de Terre Neuve*, ayant, au total, une jauge brute de 9.175 tonneaux. Un troisième, le plus important, était relatif à la construction, en Amérique et au Canada, de 20 cargos de 3.000 tonnes, lesquels nous coûtèrent 10.800.000 dollars et de 50 barges à vapeur de 1.500 tonnes de capacité, qui nous revinrent à 16.250.000 dollars.

Enfin, devaient être également construits pour notre compte, suivant contrat passé à Paris le 2 février 1918, cinq navires en acier, insubmersibles, type *Leparmentier*, lesquels nous coûtèrent fort cher (80.000.000 de francs) et n'en furent pas moins inexploitable.

Ce sont tous ces navires qui, pour la majeure partie, constituèrent la fameuse flotte d'Etat qui devait peser si lourdement sur le budget de la France.

*
**

(1). Par *Schooner*, on entend un voilier gréé en goëlette franche.

Les achats de navires effectués au Japon furent beaucoup moins considérables. Ils ne portèrent que sur cinq vapeurs en acier, les Député Chevillon, Sénateur Raymond, Le-Myre-de-Vilers, Dumont d'Urville et Shimpomaru, bâtiments peut-être moins mauvais que ceux achetés en Amérique, mais outils cependant médiocres qui, jaugeant ensemble 17.200 tonnes, nous furent vendus un prix bien supérieur à leur valeur réelle, puisque nous les payâmes 47.200.000 francs.

*
* *

En ce qui concerne les pourparlers avec le Brésil, qui commencèrent à la fin de 1917, ils n'aboutirent qu'à un accord visant l'affrètement de navires brésiliens, le *Convenio*, lequel fut dénoncé le 1^{er} avril 1921.

*
* *

Les accords les plus importants sont ceux qui furent signés à Londres le 18 octobre 1918 et qui sont connus sous le nom d'accords Maclay-Clementel, parce que négociés par Sir Joseph Maclay, Ministry of Shipping, et M. Clementel, Ministre du Commerce. Ces accords étaient au nombre de deux : un accord d'affrètement (de celui-ci nous ne parlerons pas, parce qu'il était destiné simplement à faire mettre à la disposition de la France, mais pour un temps limité, les navires qui lui étaient indis-

pensables pour assurer son ravitaillement, celui des armées alliées, les transports de troupes américaines, de munitions, etc...) et un accord de construction.

Aux termes de ce second accord, l'Angleterre autorisait le transfert sous pavillon français de 500.000 tonneaux de jauge brute, soit 750.000 tonnes environ de portée en lourd, de navires construits et à construire. La livraison de ce tonnage devait s'effectuer de la façon suivante : un tiers à la cessation des hostilités, un tiers au cours de la première année et un tiers au cours de la seconde année qui suivraient la première livraison.

La première tranche ne devait comprendre que des navires Standard, les deux autres, des bâtiments d'un type à déterminer d'un commun accord entre le Gouvernement français et le Shipping Controller.

L'exécution de l'accord Maclay-Clementel ne se fit pas sans de sérieuses difficultés, difficultés qui provenaient de ce fait que le Gouvernement anglais était désireux de conserver le plus longtemps possible des bâtiments qui, quelle que soit leur valeur intrinsèque, étaient néanmoins à cette époque, une source de bénéfices intéressants en raison du taux élevé des frets. Aussi n'est-ce qu'au mois de mars 1919, cinq mois après la signature de l'accord, que notre Gouvernement réussit à obtenir la liste des bâtiments qui devaient composer la première tranche de 166.000 tonnes. Or, quelle ne fut pas sa surprise de constater que, sur cette liste, se trouvaient portés, non seulement des navires dont les caractéristiques ne correspondaient nullement à celles des unités qui devaient nous être remises, mais encore 7 bâtiments en bois, dont il

n'avait jamais été question au cours des pourparlers entre Sir Joseph Marclay et M. Clementel.

Sur le refus des armateurs français de se porter acquéreurs de ces bateaux, le Gouvernement français fit connaître au Ministry of Shipping qu'il lui était impossible de prendre possession des dits navires. Mais le Gouvernement anglais, préoccupé avant tout de se débarrasser d'instruments qui lui avaient coûté fort cher et qui n'étaient susceptibles que d'un mauvais rendement commercial, déclara que, si la France maintenait sa décision, non seulement les bâtiments en bois ne seraient pas remplacés, mais encore le prix des navires en acier de la première tranche serait majoré de £ : 2 par tonne de portée en lourd, soit, au total, de £ : 500.000 environ.

Devant cette attitude intransigeante et qui montre combien l'Angleterre tenait déjà peu compte des sacrifices consentis par la France dans l'intérêt général, au cours de la guerre, le Gouvernement français ne put que s'incliner. Il ne le fit pas, toutefois, sans en avoir, au préalable, conféré avec les armateurs français, lesquels prirent l'engagement de fonder une Société qui se porterait acquéreur des 7 navires en bois et se chargerait de leur exploitation. Cette Société, à laquelle chaque armateur devait participer au prorata du prix des navires à lui attribués, fut constituée, le 13 août 1919, sous le nom de « Société Anonyme de Navigation LES ARMATEURS FRANÇAIS » (1).

(1). Le rapport du Conseil d'administration de la Société « Les Armateurs Français » à l'Assemblée générale extraordinaire du 26 juin 1924, donne, sur le coût initial et la valeur de réalisa-

La première tranche fut alors livrée, à l'exception toutefois d'un navire, le *War-Rowan*, qui, destiné à la Compagnie Générale Transatlantique, s'échoua avant la livraison et ne fut pas remplacé.

Cette tranche comprenait 46 bâtiments dont le prix d'achat global fut de £ : 7.413.200.

Quant aux deuxième et troisième livraisons, elles ne furent effectuées qu'avec des retards considérables. Elles comprenaient 91 navires, — parmi lesquels deux paquebots seulement, le *Cuba* (10.900 tonnes) et le *Lamorière* (4.721 tonnes), — dont le prix global d'achat fut de £ : 18.209.223.

tion des navires en bois, des renseignements intéressants qui montrent clairement combien onéreux, pour la France, devait être l'achat de ces unités.

Ne pouvant conserver, sans risques graves, des bâtiments qui étaient devenus inutilisables et qui étaient d'ailleurs tous désarmés depuis 1921 et immobilisés dans le port de Dunkerque, la Société « Les Armateurs Français » a dû se décider à les vendre en 1923.

Or le bilan de réalisation de ces navires se trouve résumé comme suit :

Prix d'achat total	Frs.	41.619.552	87
Amortissements pratiqués sur ces vapeurs	Frs.	17.550.222	60
Valeur sur les livres	Frs.	24.069.330	27
Prix de vente	Frs.	725.000	»
Dépenses diverses pour la			
vente	»	23.750	»
		701.250	»
Solde débiteur	Frs.	23.368.080	27

Il résulte donc de ce bilan que les 7 navires en bois, dont l'acquisition nous a été imposée par l'Angleterre et qui ont coûté 41.619.552 fr. 87, ont été revendus seulement 725.000 francs, et que la perte nette et définitive que la Société « Les Armateurs Français » a dû supporter, compte tenu des amortissements pratiqués sur les vapeurs et des dépenses occasionnées par la vente, s'est élevée à 23.368.080 fr. 27.

Le tonnage livré à la France en vertu de l'accord Maclay-Clementel a donc coûté £ : 25.622.423. Cette opération, mauvaise en elle-même, puisque la valeur actuelle des navires qui nous ont été remis, atteint à peine 5 millions de livres sterling, fut rendue désastreuse par le fait du Gouvernement français qui, en interdisant aux armateurs d'acheter immédiatement la totalité des livres sterling qui leur étaient nécessaires pour effectuer leurs paiements au comptant, mit ces armateurs dans l'obligation d'échelonner les dits paiements sur un assez grand nombre d'années, ce qui devait avoir pour conséquence, en raison de la baisse de notre devise, de faire décaisser, aux dits armateurs, un nombre de francs de beaucoup supérieur à celui qu'ils auraient dû effectivement verser.

C'est ainsi que les 4 vapeurs de charge *War Deer*, *War Finch*, *War Rider* et *War Gnat*, désignés aujourd'hui sous les noms de *Fort de Douaumont*, *Fort de Souville*, *Fort de Troyon* et *Fort de Vaux*, achetés par la Compagnie des Chargeurs Réunis dans les conditions de l'accord Maclay-Clementel, ont finalement coûté à cette Société la somme de Frs : 61.289.244,61 (y compris les intérêts payés au Gouvernement britannique sur les termes différés), alors que les mêmes navires ne seraient revenus qu'à 24.960.000 francs environ si le Gouvernement français, faisant droit à la demande qui lui avait été adressée à ce sujet, avait autorisé la Compagnie en question à s'acquitter, dès 1919, de la totalité de sa dette (1).

(1). Ces renseignements ont été extraits du rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chargeurs Réunis à l'Assemblée générale ordinaire des actionnaires en date du 28 décembre 1921.

Tel a été le résultat brutal de l'application trop stricte de la loi du 3 avril 1918 interdisant l'exportation des capitaux. Et ce qui s'est produit pour la Compagnie des Chargeurs Réunis n'a malheureusement pas constitué un fait isolé.

*
* *

Le Gouvernement français ne devait pas être le seul à passer à l'extérieur des accords visant la vente ou la construction de navires. De grands services publics, tels les services du Ravitaillement, le Bureau national des charbons et la Marine militaire, poussés par la nécessité dans laquelle ils se trouvaient de posséder une flotte qui leur permit d'assurer, d'une façon régulière, les transports qu'ils avaient à effectuer, furent conduits à signer avec l'étranger des conventions concernant, soit l'affrètement, soit la mise en chantiers ou la vente d'une certaine quantité de tonnage.

Nous ne nous étendrons pas sur les conditions dans lesquelles furent passés ces contrats. Qu'il nous suffise de dire que la plus importante des flottes ainsi constituées fut celle des services du Ravitaillement, laquelle comprenait, à la fin des hostilités, 17 navires, 3 chalands et 1 remorqueur, dont le coût initial ressortait à £ : 1.860.000.

*
* *

De tout ce qui précède, il résulte que si, lorsque la guerre se termina, le nombre des navires en construction

à l'étranger, pour notre compte, ou commandés en France, était très élevé, la marine marchande n'avait, au 31 décembre 1918, récupéré, sur ses pertes, qu'un tonnage bien inférieur à ces dernières. Ce tonnage était composé de 260 vapeurs jaugeant ensemble 419.175,76 tonneaux et de 114 voiliers jaugeant 36.567,74 tonneaux.

En ajoutant à ces 455.743,50 tonneaux de constructions nouvelles, les 4.092,77 tonneaux provenant de modifications en plus apportées à la jauge brute des navires, nous arrivons à cette constatation que, pendant la période qui s'est écoulée entre le 1^{er} août 1914 et le 31 décembre 1918, 459.836,27 tonneaux nouveaux, seulement, sont entrés dans la flotte de commerce française. Celle-ci accusait donc, au 31 décembre 1918, une diminution de tonnage de 668.955,50 tonneaux par rapport au tonnage existant au début des hostilités, diminution sensible puisqu'elle représentait 26,13 %, soit plus du quart, du tonnage de 1914.

*
* *

Reste un point important à déterminer, qui est la valeur du tonnage perdu par la France au cours et du fait des hostilités.

Or, pour connaître cette valeur, il n'est que de se reporter à l'état estimatif des dommages maritimes subis par les puissances alliées et associées pendant la guerre, état qui, établi en 1921, fait ressortir, pour la France,

un chiffre de dommages de 5.010 millions de francs se décomposant comme suit :

Navires français perdus	3.215.000.000	de frs.
Navires étrangers affrétés perdus .	749.000.000	—
Navires endommagés	212.000.000	—
Cargaisons assurées	453.000.000	—
Cargaisons non assurées	329.000.000	—
Approvisionnements	48.000.000	—
Bagages et effets personnels	4.000.000	—

La valeur donnée aux seuls navires français perdus peut paraître, au premier abord, exagérée. Elle correspond cependant bien au préjudice causé.

Pour l'établir, le Gouvernement français s'est basé, comme il était d'ailleurs logique, non sur la valeur des navires au moment de leur perte, mais sur leur valeur *de remplacement*, estimant qu'il serait contraire à toute justice de faire supporter à la France les conséquences de la hausse des matières premières et de la main-d'œuvre (1). Elle a donc fait état d'un coefficient moyen de relèvement des prix de 5 et a établi un barème donnant

(1). Il est intéressant de faire remarquer à ce sujet que, si le Gouvernement français a cru devoir réclamer à l'Allemagne la valeur de *remplacement* des navires torpillés pendant la guerre, le Ministère de la Marine s'est, par contre, toujours refusé à verser aux armateurs qui avaient perdu des navires sous réquisition, autre chose que la valeur des dits navires au jour de leur réquisition. Il y a là une anomalie choquante dont le Ministère de la Marine ne s'est peut être pas rendu compte, mais qui n'en existe pas moins.

la valeur, par tonneau de jauge, des diverses catégories de navires. Ce barème est le suivant :

CATÉGORIES DE NAVIRES	P R I X	
	du tonnage en livres sterling	du cheval vapeur en francs
Paquebots.....	88,44	
Paquebots mixtes.....	76,67	
Cargos.....	61,23	
Bâtiments à moteur.....	61,23	
Voiliers.....	40,82	
Remorqueurs.....		2.500 »

L'évaluation en francs de la valeur de reconstruction des navires français a alors été établie en calculant la livre au cours moyen de 1920, soit 53 francs, et l'on est ainsi parvenu au chiffre de Frs : 3.215.000.000 indiqué plus haut.

Quant à la valeur des navires étrangers affrétés, elle n'est autre que le montant des sommes effectivement versées à leurs propriétaires; valeur de 1914 et valeur de reconstruction sont donc confondues.

*
* *

Voyons, maintenant, quelle était, à la fin de la guerre, la situation de l'armement français vis-à-vis des principales marines marchandes étrangères.

La France qui, pendant longtemps, avait, au point de vue de la marine marchande, occupé le second rang der-

rière l'Angleterre, ne se trouvait plus, en 1914, qu'en cinquième position. La Grande-Bretagne tenait toujours la tête avec 21.445.839 tonneaux (flottes coloniales comprises). Venaient ensuite, mais très loin derrière, les Etats-Unis d'Amérique avec 7.928.688 tonneaux, l'Allemagne avec 5.599.900 tonneaux, la Norvège avec 2.626.708 tonneaux et enfin la France avec, comme nous l'avons vu, 2.555.774,99 tonneaux. Suivaient l'Italie et le Japon.

Au 31 décembre 1918, la situation était la suivante :

Grande Bretagne et colonies ..	17.990.911	tonneaux	
Etats-Unis	9.924.518	—	
Allemagne	2.883.200	—	(1)
Japon	2.200.000	—	(2)
France	1.886.819	—	
Norvège	1.865.966	—	

*
* *

De la comparaison entre les existants en tonnage au 1^{er} août 1914 et au 31 décembre 1918, il semble bien résulter que, l'Allemagne mise à part, les deux principales puissances maritimes les plus éprouvées au cours des hostilités ont été, toutes proportions gardées, la Norvège et la France. Mais si, comme nous l'avons déjà dit, nous

(1). Dans ce chiffre n'est pas compris, bien entendu, le tonnage des navires saisis ou capturés.

(2). Au 1^{er} août 1914, le tonnage de la flotte de commerce japonaise s'élevait à 1.729.941 tonneaux.

tenons compte du manque à construire, manque à construire que, seule, la France peut invoquer, puisque, seuls, les chantiers français ont dû abandonner presque complètement la construction de navires pour se consacrer à la fabrication des munitions, on peut affirmer, sans crainte d'être contredit, que c'est encore notre pays qui, sur mer comme sur terre, a été la principale victime de la guerre.

CHAPITRE II

Le Gouvernement français et la question des réparations maritimes

Le Protocole du 16 janvier 1919, Le Traité de Versailles et les divers accords interalliés

Bien avant la signature de l'armistice, le Gouvernement français se préoccupa des conditions dans lesquelles devraient être réparés les dommages subis, du fait de la guerre, par l'industrie des transports maritimes. A plusieurs reprises, les armateurs furent amenés à exposer leur point de vue à ce sujet. Malheureusement, les avis qu'ils donnèrent ne furent pas toujours écoutés et, si les clauses du Traité de Versailles visant directement la marine marchande ont été exécutées d'une façon satisfaisante, les entreprises de transports maritimes sont loin, cependant, d'avoir obtenu les réparations auxquelles elles avaient incontestablement droit.

De son côté, et, dès 1916, l'Allemagne, sentant venir la défaite, chercha par tous les moyens en son pouvoir, sinon à sauver sa flotte de commerce, du moins à tirer le meilleur parti possible des unités dont elle disposait encore, soit parce que celles-ci n'avaient pas été saisies par les Alliés, soit parce que leur construction n'était pas achevée au moment où éclatèrent les hostilités. Et, pour

ce faire, elle transféra, au cours de la guerre, à des armateurs neutres, la propriété d'un certain nombre de vapeurs, parmi lesquels le *Johann Heinrich Burchard* et le *William O'Swald* qui furent vendus, en juin 1916, par la *Hamburg Amerika Linie* au Lloyd Royal Hollandais, et reçurent les nouveaux noms de *Limburgia* et *Brabantia*.

Les Gouvernements alliés, et en particulier la France, se refusèrent à admettre la validité de semblables transferts, déclarant que ceux-ci étaient contraires aux règles du droit international parce qu'effectués uniquement dans le but d'empêcher les navires vendus de tomber, le cas échéant, entre les mains des puissances en guerre avec l'Allemagne. Mais les protestations qui s'élevèrent à ce sujet demeurèrent sans résultat.

L'Allemagne s'engagea bien, lors de la signature du Traité de Versailles, à prendre toutes les mesures que pourrait lui indiquer la Commission des Réparations « en vue d'obtenir le plein droit de propriété sur tous les navires qui peuvent avoir été transférés pendant la guerre ou être en voie de transfert sous pavillons neutres, sans le consentement des Gouvernements alliés et associés », mais ces dispositions du Traité restèrent également lettre morte. Pourquoi ? Parce que la Commission des Réparations estima que, pratiquement, elle ne pouvait les faire exécuter. On aurait pu, disait-elle, « inviter l'Allemagne à racheter les navires, mais un rachat forcé implique pour l'autre partie une revente forcée. Ni l'Allemagne, ni les Puissances alliées n'avaient le moyen de contraindre l'acheteur à revendre. Elles pouvaient s'arranger pour rendre la situation de ces na-

« vires difficile en annonçant qu'ils seraient saisis s'ils
« entraient dans les eaux allemandes ou alliées. Toute-
« fois, une telle mesure aurait soulevé des incidents di-
« plomatiques d'un caractère plus ou moins grave, et
« l'on pouvait se demander si un tribunal quelconque au-
« rait eu le pouvoir de priver de leur bien les nouveaux
« propriétaires hollandais. »

L'attitude de la Commission des Réparations est difficilement critiquable.

Mais il semble que, si les Gouvernements des Puissances alliées et associées s'étaient montrés plus énergiques dans la circonstance, ils eussent pu *exiger* de la Hollande la résiliation des contrats grâce auxquels certains de ses armateurs s'étaient rendus, au cours de la guerre, propriétaires de navires appartenant à des entreprises allemandes de navigation. S'il est, en effet, un principe de droit international admis dans la plupart des jurisprudences, et en particulier dans les jurisprudences anglaise, américaine et française, c'est bien celui en vertu duquel la « bonne foi » est absolument indispensable à la validité du transfert, en temps de guerre, d'un bâtiment ennemi sous pavillon neutre.

Or, à qui fera-t-on croire que l'Allemagne ait été de « bonne foi » lorsqu'elle vendit, par exemple, au Lloyd Royal Hollandais, le *Johann Heinrich Burchard* et le *William O'Swald* ? Il est bien évident que le but *vérifiable* poursuivi par elle ne pouvait être que de soustraire ces deux unités à la mainmise des Alliés. On ne saurait, en effet, admettre qu'une Société comme la « Hamburg Amerika Linie » ait pu commettre, *avec l'approbation de*

son Gouvernement, la sottise (il n'y a pas d'autre mot) de livrer à l'un de ses principaux concurrents, deux de ses meilleurs navires qui constituaient, en même temps, deux des unités les plus modernes de la flotte de commerce allemande.

A qui fera-t-on croire également que le Lloyd Royal Hollandais n'ait pas deviné la cause réelle du transfert effectué à son profit ?

Quoi qu'il en soit, il fut décidé par la Commission « qu'aucune mesure ne serait prise pour obtenir la cession, en vertu du § 7 (de l'annexe III du Traité de Versailles), des navires transférés pendant la guerre sous pavillons neutres, à condition qu'il y eût eu véritablement transfert de la propriété des navires à des propriétaires neutres, que les formalités de la loi allemande et de celle de l'Etat neutre eussent été remplies, que les navires eussent été rayés du registre allemand et que le titre des propriétaires neutres eût été reconnu par leur propre Gouvernement. En application de cette décision, la livraison de 19 anciens navires allemands ainsi transférés n'a pas été exigée ».

Il en a été de même pour cinq navires vendus à une compagnie argentine « bien que, en dépit d'un examen prolongé et approfondi des faits, il eut été impossible de fixer exactement la date réelle de leur cession à un armateur neutre ».

*
**

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la Convention d'armistice du 11 novembre 1918 ne contenait aucune clause visant la livraison de la flotte de commerce

allemande. Elle stipulait seulement, en son article 33, qu'aucun transfert de navires marchands allemands de toute espèce, sous un pavillon neutre quelconque, ne pourrait avoir lieu après la signature de l'armistice.

C'est par le protocole du 16 janvier 1919 prolongeant l'armistice qu'il fut décidé de faire passer toute la flotte de commerce allemande sous la gérance des Puissances alliées et associées.

L'article 8 de ce protocole était ainsi conçu :

« Pour assurer le ravitaillement en vivres de l'Allemagne et du reste de l'Europe, le Gouvernement allemand prendra toutes les mesures nécessaires pour mettre, pendant la durée de l'armistice, toute la flotte de commerce allemande sous le contrôle et sous pavillon des Puissances alliées et des Etats-Unis assistés d'un délégué allemand.

« Cet accord ne préjuge en rien de la disposition finale de ces navires. Les alliés et les Etats-Unis pourront effectuer, s'ils le jugent nécessaire, le remplacement partiel ou total des équipages. Les officiers et équipages qui seront ainsi renvoyés seront rapatriés en Allemagne.

« Pour l'utilisation de ces navires, il sera attribué une rémunération appropriée, qui sera fixée par les Gouvernements alliés.

« Tous ces détails, ainsi que les exceptions à déterminer pour les diverses catégories de navires, seront réglés par une convention spéciale qui devra être conclue immédiatement. »

Ce fut l'« Interallied Maritime transport exécutive » qui fut chargée de procéder à la répartition provisoire du tonnage ex-allemand.

A la suite de pourparlers laborieux, au cours desquels M. Bouisson, alors Commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, s'efforça de faire obtenir le maximum possible à la France, un accord intervint, le 10 mars 1919, entre les représentants français, anglais, américains et italiens, accord aux termes duquel la France prenait en gérance :

1° 75.000 tonnes brutes de paquebots jaugeant plus de 7.000 tonneaux, non compris le *Goeben*, le *Cap Arcona* et le *Cap Ortegat*, alors en Espagne et dont la gérance nous était également confiée ;

2° Un certain tonnage de paquebots de moins de 7.000 tonnes, tonnage exclusivement composé de navires aptes aux services de la Méditerranée mais inaptes aux services transocéaniques (les bâtiments aptes, en effet, à ces derniers services ainsi que ceux aptes aux services de la Manche étaient attribués à l'Angleterre).

3° 600.000 tonneaux d. w. de cargos (1) représentant 380.000 tonnes brutes.

Cet accord du 10 mars 1919 fut consacré par la Convention de Bruxelles du 14 du même mois, laquelle déter-

(1). Il y a lieu de faire remarquer que l'accord interallié du 10 mars 1919, visait non seulement les navires allemands, mais encore les navires austro-hongrois et bulgares. C'est ainsi que sur les 600.000 tonneaux dw., ou plus exactement 598.761 tonneaux, qui nous furent remis, il n'y avait que 490.261 tonneaux dw. de navires allemand, représentant 304.301 tonneaux de jauge brute.

minait tant les conditions de livraison des navires ex-ennemis que celles dans lesquelles devait être fixé le montant du prix de location à porter au débit des Puissances alliées et associées et au crédit de l'Allemagne, conformément aux dispositions de l'article 8 du Protocole d'armistice du 16 janvier 1919.

Pour la France, le montant de cette location, dont le point de départ a été celui de la prise en charge des navires considérés et le terme, la date de l'entrée en vigueur du Traité de Versailles, s'est élevé à Frs : 23.433.026,09.

*
**

Si donc la France se voyait attribuer la gérance d'un tonnage important de cargos, elle ne recevait, par contre, qu'un très petit nombre de paquebots allemands, en disproportion considérable avec les pertes réellement subies par elle, au cours de la guerre, dans cette catégorie de navires, pertes qui s'élevaient à 238.287 tonneaux et comprenaient des unités comme le *Gallia* (15.044,85 tonneaux), la *Provence* (13.752,58 tonneaux), l'*Athos* (12.584,26 tonneaux) et le *Burdigala* (12.008,71 tonneaux). D'autre part, les cargos dont la France obtenait la gérance étaient, en grande partie, des bâtiments d'un type déjà ancien.

Il est bien évident que l'injustice de cette première répartition du tonnage ex-ennemi était due, en grande partie, à l'égoïsme de l'Angleterre qui s'est efforcée, dès la fin des hostilités, de satisfaire ses propres intérêts au détriment des nôtres, méconnaissant ainsi tous les sacrifices que nous avons consentis pour le salut commun. De

cet égoïsme, nos voisins d'Outre-Manche devaient, d'ailleurs, nous donner une nouvelle preuve lorsque, au mois de juin 1919, ils s'opposèrent à ce que la France eût la gérance des paquebots ex-ennemis qui, jusqu'alors mis à la disposition des Etats-Unis pour être affectés au transport des troupes américaines, devaient, à cette époque, se trouver disponibles.

Mais il est permis de se demander également si les représentants français montrèrent, dans la circonstance, toute l'énergie désirable. Le Gouvernement était alors mû par deux sentiments qui ne pouvaient guère se concilier : celui de procéder le plus rapidement possible au relèvement de la Marine Marchande et celui de ne pas nuire à la construction navale nationale.

On conçoit sans peine qu'un Gouvernement démocratique tienne compte des besoins de sa population et notamment de sa population ouvrière, mais encore est-il que ce souci ne doit pas avoir pour résultat d'entraver le développement économique du pays et, partant, de nuire à l'intérêt général.

Or il semble bien que, au moment de la répartition des navires ex-allemands, le Gouvernement français ait méconnu cette vérité et que, dans un but politique facile à comprendre, il se soit montré, dans son ensemble, hostile à l'attribution à la France d'un tonnage neuf important. Son unique objectif paraît bien avoir été d'obtenir simplement la remise à la France de bâtiments qui, tout en étant encore utilisables, seraient d'un âge tel qu'on ne puisse reprocher aux négociateurs français d'avoir réduit l'activité de nos chantiers de construction.

Il y avait, d'autre part, au sein même du Gouvernement, des partisans convaincus d'une flotte d'Etat. Mais, ceux-ci, avant de se lancer dans une entreprise de grande envergure, estimèrent qu'il convenait d'expérimenter leurs idées sur des bases réduites. Sous le couvert du soin à apporter aux intérêts coloniaux, ils pensèrent donc, tout d'abord, à la création d'une flotte d'Etat, à lignes régulières, dont le rôle se bornerait, pour commencer, à relier la métropole à ses possessions de l'Afrique du Nord. Un tel service ne nécessitait évidemment pas de grandes unités; des bâtiments d'un faible tonnage suffisaient. Mais alors, demander à l'Allemagne des navires de dimensions restreintes, n'était-ce pas lui réclamer, à elle qui possédait un grand nombre de lignes régulières exploitées par des paquebots modernes, la livraison d'unités d'un modèle déjà ancien? Evidemment si, et cette double préoccupation de réserver, d'une part, du travail aux chantiers français, et de mettre, d'autre part, à exécution les projets du Gouvernement, devait conduire celui-ci à porter ses vues sur des bâtiments petits et déjà usés, tandis que l'Angleterre, qui comprenait mieux les intérêts de son commerce, mettrait la main sur les grands paquebots.

Quoi qu'il en fut, le pays, qui ignorait ces choses, avait de bonnes raisons de ne pas se montrer satisfait des conditions dans lesquelles s'était effectuée la répartition provisoire du tonnage ex-allemand, mais il pouvait encore espérer que le partage définitif de ce tonnage nous serait plus favorable. Les illusions qu'il conservait à ce sujet devaient malheureusement tomber par la suite.

Le 9 mai 1919, MM. Lloyd George et le Président Wilson signaient un accord permettant aux Puissances alliées

et associées de conserver les navires ennemis qu'ils avaient saisis ou retenus dans leurs ports au début ou au cours des hostilités.

Cet accord était libellé ainsi qu'il suit :

« Les Puissances alliées dont les signatures sont ci-
« après se sont mises respectivement d'accord comme
« suit, en ce qui concerne la flotte marchande :

« 1° La Commission des Réparations dressera, aussi
« rapidement que possible, une liste complète avec toutes
« les caractéristiques connues de tous les navires ennemis
« existant actuellement, qu'ils aient été capturés, saisis
« ou détenus par l'une quelconque des Puissances alliées
« ou associées pendant la guerre ou qu'ils proviennent du
« tonnage que les Puissances ennemies sont obligées de
« céder en vertu du Traité de Paix;

« 2° La Commission des réparations prendra telles
« mesures qu'elle jugera nécessaire pour faire en sorte
« que chacune des Puissances alliées ou associées con-
« serve, en pleine et entière propriété et usage, tous les
« navires capturés, saisis ou détenus durant la guerre et
« comme mesure de guerre, antérieurement au 11 novem-
« bre 1918, et qu'elle tienne ceux-ci francs et libres de
« toutes réclamations de l'une quelconque des autres
« Puissances alliées ou associées.

« Dans tous les cas où le tonnage ainsi détenu par l'un
« des Gouvernements alliés ou associés dépassera celui
« demandé en réparation des pertes de guerre par le dit
« Gouvernement allié ou associé, celui-ci ne pourra de-
« mander aucune participation dans le tonnage cédé en
« vertu du Traité de Paix;

« 3° Dans tous les cas où le tonnage devant ainsi être
« conservé par chaque Puissance sera insuffisant pour sa-
« tisfaire, dans leur intégralité, les demandes de répara-
« tions pour pertes de risques de guerre de tonnage mar-
« chand de cette Puissance, les navires ennemis qui doi-
« vent être cédés en vertu du Traité de Paix seront divi-
« sés en trois classes : paquebots, autres navires de com-
« merce, navires de pêche, et seront attribués aux dits
« Gouvernements sur les bases tonne pour tonne et classe
« pour classe, en remplacement des navires perdus et non
« remplacés comme il est dit ci-dessus, mais au prorata
« des demandes et du tonnage restant disponible;

« 4° Etant donné que le tonnage conservé par les Puis-
« sances alliées ou associées, comme il est dit ci-dessus,
« dépassera pour les Puissances ci-après : Brésil, Chine,
« Cuba, Siam, Etats-Unis d'Amérique, les quantités aux-
« quelles elles auraient droit en réparation des domma-
« ges subis si la totalité du tonnage ennemi capturé, saisi,
« détenu ou encore existant sous pavillon ennemi était
« partagée entre les Puissances proportionnellement à
« leurs pertes, une valeur raisonnable sera attribuée dans
« chaque cas au tonnage conservé en excédent de la part
« revenant à chacune de ces Puissances et le montant
« ainsi déterminé sera payé par chacune des Puissances
« ci-dessus à la Commission des Réparations, au crédit
« de l'Allemagne, pour les sommes dues par elle en répa-
« ration des pertes de navires marchands par faits de
« guerre.

« 5° Aussitôt que la Commission des Réparations aura
« réuni les informations nécessaires et qu'elle sera en état

« d'y procéder, elle publiera un avis par lequel le public
« sera informé que, dans un délai de deux mois, elle
« procèdera, sauf en ce qui concerne le tonnage capturé,
« saisi ou détenu par les Puissances alliées ou associées,
« à la répartition du tonnage disponible comme il est dit
« précédemment.

« Si, dans le mois de la publication de l'avis, l'une
« quelconque des Puissances alliées, associées ou neutres
« ou l'un quelconque des sujets, ou sociétés, ou nationaux
« de l'un de ces Gouvernements, agissant par l'intermé-
« diaire de son Gouvernement, notifie à la Commission
« qu'il a une revendication quelconque à exercer contre
« l'un des navires n'ayant pas reçu satisfaction de la part
« des Gouvernements ennemis, les mérites de cette récla-
« mation seront examinés par la Commission, qui peut
« adopter la procédure qui lui paraîtra convenable,
« pourvu qu'elle soit rapide et qu'elle soit considérée
« comme devant aboutir à une solution équitable entre
« les Puissances alliées et associées, d'une part, et le
« réclamant, d'autre part. La Commission aura le pou-
« voir de juger les réclamations ainsi présentées, et sa dé-
« cision sera définitive. La Commission aura, par ail-
« leurs, pouvoir d'exécuter ses décisions.

« Signé : W. WILSON.

« (Sous réserve des explications contenues dans le mé-
« morandum ci-joint) (1).

« Signé : LLOYD GEORGE ».

(1). Par ce mémorandum, le président Wilson déclarait subor-
donner l'exécution de la convention précitée à l'approbation du
Congrès.

Cet accord, dirigé, volontairement ou involontairement, contre la France, était manifestement contraire à l'équité.

Pourquoi, tout d'abord, faire une distinction entre les dommages maritimes et les dommages terrestres, et régler les premiers sans tenir compte des seconds ? N'eut-il pas été de la plus élémentaire justice de faire un bloc de tous ces dommages, quels qu'ils soient, et de déclarer que la flotte de commerce allemande, y compris les navires saisis ou internés, serait répartie entre toutes les Puissances maritimes suivant le pourcentage de réparations qui serait fixé pour chacune d'elles ?

Pourquoi décider, d'autre part, — car c'est à cela que se ramenait, en réalité, l'accord Lloyd George-Wilson, — que certains pays, tels les Etats-Unis et le Brésil, recevraient un tonnage supérieur à celui réellement perdu du fait des hostilités, tandis que d'autres ne se verraient indemnisés que dans une proportion inférieure, parfois, au quart des dommages occasionnées par la guerre à leur marine marchande (1). Il y a là quelque chose de profondément inique, car favoriser des Puissances qui n'ont participé que peu ou tardivement à la guerre aux dépens de pays qui, comme la France, se sont sacrifiés entièrement pour assurer le succès de la cause qu'ils défendaient, constitue un acte injuste et qui montre combien nos anciens alliés nous étaient déjà peu reconnaissants de ce que nous avons fait pendant plus de quatre années pour empêcher le monde de tomber sous le joug allemand.

(1). Il ne faut pas oublier en effet, que le tonnage perdu, dans le monde entier, du fait de la guerre, a été de deux fois et demi supérieur au tonnage de la flotte allemande en 1914.

Et en admettant, même, qu'une créance dût être privilégiée, n'était-ce pas celle de la France qui eût dû passer avant toutes les autres ?

Quoi qu'il en soit, les conséquences de l'accord Lloyd George-Wilson étaient les suivantes : avant toute répartition proportionnelle, les Etats-Unis conservaient les 620.000 tonneaux de navires ex-ennemis saisis par eux dans leurs ports, tandis que l'Angleterre se voyait attribuer 400.000 tonneaux, le Brésil 223.000, l'Italie 150.000 et le Portugal 150.000. La France, elle, ne devait recevoir que les 40.000 tonnes qu'elle avait capturées ou saisies au cours des hostilités.

*
**

Quelle fut l'attitude de nos représentants devant l'accord Wilson-Lloyd George ? Tout d'abord, le Gouvernement français n'adhéra à cet accord qu'en faisant des réserves et sous la condition que, seuls, les Etats-Unis seraient appelés à en bénéficier, mais ces restrictions ne devaient être que passagères car, le 22 avril 1920, il signait avec l'Angleterre une nouvelle convention qui consacrait entièrement la thèse anglo-américaine. Entre temps, l'Italie avait donné son adhésion à l'accord Wilson-Lloyd George et avait passé, d'autre part, avec l'Angleterre un traité secret qui avait pour résultat de donner à l'Italie « moyennant des jeux d'écriture au compte « des réparations, la réparation complète en nature de « ses pertes maritimes (1) », lesquelles s'élevaient à 700.000 tonnes.

(1). Lettre de M. Pierre Dupuy, Commissaires aux Transports Maritimes, à M. Clemenceau, Président du Conseil, en date du 26 novembre 1919.

Le 28 juin 1919, le Traité de Paix était signé. Les clauses relatives aux réparations maritimes étaient les suivantes (Partie VIII, Annexe III) :

§ 1^{er}

« L'Allemagne reconnaît le droit des Puissances alliées
« et associées au remplacement tonneau pour tonneau
« (jauge brute) et catégorie pour catégorie de tous les navires et bateaux de commerce et de pêche perdus ou
« endommagés par faits de guerre.

« Toutefois, et bien que les navires et bateaux allemands, existant à ce jour, représentent un tonnage très
« inférieur à celui des pertes subies par les Puissances
« alliées et associées, en conséquence de l'agression allemande, le droit reconnu ci-dessus sera exercé sur ces
« navires et bateaux allemands dans les conditions suivantes :

« Le Gouvernement allemand, en son nom et de façon
« à lier tous autres intéressés, cède aux Gouvernements
« alliés et associés la propriété de tous navires marchands
« de 1.600 tonnes brutes et au-dessus appartenant à ses
« ressortissants, ainsi que la moitié en tonnage des navires dont le tonnage brut est compris entre 1.000 et 1.600
« tonnes et le quart en tonnage des chalutiers à vapeur
« ainsi que le quart en tonnage des autres bateaux de
« pêche.

§ 2

« Le Gouvernement allemand, dans un délai de deux
« mois après la mise en vigueur du présent Traité, re-

« mettra à la Commission des réparations tous les navires et bateaux visés par le paragraphe premier.

§ 3

« Les navires et les bateaux visés par le paragraphe premier comprennent tous les navires et bateaux : *a*) battant ou ayant le droit de battre le pavillon marchand allemand; ou *b*) appartenant à un ressortissant allemand, à une société ou à une compagnie allemande ou à une société ou compagnie d'un pays autre que les pays alliés ou associés et sous le contrôle ou la direction de ressortissants allemands; ou *c*) actuellement en construction : 1° en Allemagne; 2° dans les pays autres que les pays alliés ou associés pour le compte d'un ressortissant allemand, d'une société ou d'une compagnie allemande.

§ 4

« Afin de fournir les titres de propriété pour chacun des navires remis comme ci-dessus, le Gouvernement allemand :

« *a*) Remettra pour chaque navire à la Commission des Réparations, suivant sa demande, un acte de vente ou tout autre titre de propriété établissant le transfert à la dite Commission de la pleine propriété du navire libre de tous privilèges, hypothèques et charges quelconques;

« *b*) Prendra toutes mesures qui pourront être indiquées par la Commission des Réparations pour assurer

« la mise de ces navires à la disposition de la dite Com-
« mission.

§ 5

« Comme mode supplémentaire de réparation partielle,
« l'Allemagne s'engage à faire construire des navires de
« commerce, sur les Chantiers allemands, pour le compte
« des Gouvernements alliés et associés, de la façon sui-
« vante :

« a) Dans un délai de trois mois à dater de la mise en
« vigueur du présent Traité, la Commission des Répara-
« tions notifiera au Gouvernement allemand le montant
« du tonnage à mettre en chantier dans chacune des deux
« années qui suivront les trois mois ci-dessus mention-
« nés;

« b) Dans le délai de deux ans à dater de la mise en
« vigueur du présent Traité, la Commission des Répara-
« tions notifiera au Gouvernement allemand le montant
« du tonnage à mettre en chantier dans chacune des trois
« années qui suivront les deux années ci-dessus men-
« tionnées;

« c) Le montant du tonnage à mettre en chantier pour
« chaque année ne dépassera pas 200.000 tonneaux de
« jauge brute;

« d) Les spécifications des navires à construire, les
« conditions dans lesquelles ils devront être construits ou
« livrés, le prix par tonneau pour lesquels ils devront
« être portés en compte par la Commission des Répara-
« tions, et toutes autres questions relatives à la com-
« mande, à la construction et à la livraison des navires

« ainsi qu'à leur entrée en compte, seront déterminés par
« la dite Commission.

.....

§ 7

« L'Allemagne s'engage à prendre toutes les mesures
« que la Commission des Réparations peut lui indiquer en
« vue d'obtenir le plein droit de propriété sur tous les na-
« vires qui peuvent avoir été transférés pendant la guerre
« ou être en voie de transfert sous pavillons neutres, sans
« le consentement des Gouvernements alliés et associés.

§ 8

« L'Allemagne renonce à toute revendication de quel-
« que nature que ce soit contre les Gouvernements alliés
« et associés et leurs ressortissants, en ce qui concerne la
« détention ou l'utilisation de tous navires ou bateaux
« allemands et toute perte ou dommage subis par les dits
« navires ou bateaux, exception faite des paiements dûs
« par suite de l'emploi de ces bateaux en conformité du
« Protocole d'Armistice du 13 janvier 1919 et des Protoco-
« les subséquents.

« La livraison de la flotte commerciale allemande devra
« continuer à être effectuée sans interruption, conformé-
« ment aux dits Protocoles.

§ 9

« L'Allemagne renonce à toutes revendications sur des
« navires ou cargaisons coulés du fait ou par la suite
« d'une action navale ennemie et sauvés ensuite, et dans

« lesquels un des Gouvernements alliés ou associés ou
« leurs ressortissants ont des intérêts, comme proprié-
« taires, affréteurs, assureurs ou à tout autre titre, no-
« obstant tout jugement de condamnation qui peut avoir
« été prononcé par un Tribunal des prises de l'Allema-
« gne ou de ses alliés. »

*
* *

Ces dispositions du Traité de Versailles peuvent paraître, au premier abord, très dures pour l'Allemagne. Mais, lorsque l'on considère l'acharnement avec lequel cette puissance s'est efforcée, pendant la guerre, d'anéantir les marines marchandes alliées, on conviendra qu'il était équitable au plus haut point que l'Allemagne supportât les conséquences de ses actes, en réparant, en nature, les dommages qu'elle avait occasionnés aux armements étrangers.

Certaines personnes ne manqueront pas, évidemment, d'objecter qu'en réduisant l'industrie des transports maritimes, en Allemagne, à sa plus simple expression, on risquait de provoquer une crise économique qui aurait une répercussion fâcheuse sur l'exécution du Traité de paix. Nous verrons combien ces craintes pouvaient être chimériques et que les exigences légitimes des alliés n'ont pas empêché l'Allemagne de redevenir, en quelques années, tant au point de vue du commerce maritime qu'au point de vue du commerce terrestre, une des principales puissances du monde.

Avant d'examiner de quelle façon le Traité de Versailles a été exécuté, il importe de savoir quelle était exacte-

ment la situation de la marine marchande allemande à la fin des hostilités.

Au 1^{er} août 1914, cette flotte jaugeait, comme nous l'avons vu, 5.599.900 tonneaux bruts. Or, compte tenu d'une part des navires saisis et conservés par les alliés en vertu de l'accord Wilson-Lloyd George dont nous avons parlé précédemment, d'autre part des bâtiments construits pendant la période de guerre, la marine marchande allemande ne comprenait plus, au 1^{er} janvier 1919, que 1.081 navires jaugeant ensemble 2.883.200 tonnes brutes, se décomposant comme suit :

873 vapeurs d'une jauge brute de 2.660.100 tonneaux.

208 voiliers — 223.100 tonneaux.

Sur ces 2.883.200 tonneaux, 2.039.300 tonneaux se trouvaient en Allemagne, le reliquat étant dans des ports neutres.

Lorsque la guerre prit fin, la flotte de commerce allemande se trouvait donc réduite de moitié environ par rapport à son tonnage du début des hostilités. Mais ce qui restait était certainement loin d'avoir la même valeur que ce qui avait fait l'objet de l'accord Wilson-Lloyd George. Presque tous les grands paquebots faisaient, en effet, partie des navires saisis par les Etats-Unis, et, exception faite de quelques belles unités dont aucune ne devait d'ailleurs nous être attribuée, la masse à partager entre les alliés n'avait pas une valeur commerciale bien considérable.

*
* *

Dans quelles conditions les clauses du Traité de Versailles relatives à la livraison du tonnage ex-allemand furent-elles exécutées ?

Antérieurement à la date d'entrée en vigueur du dit Traité (10 janvier 1920), l'Allemagne avait déjà livré aux alliés, en exécution des protocoles d'armistice :

	Tonneaux bruts
1° 332 vapeurs de 1.600 tonneaux et au-dessus jaugeant ensemble	1.756.406
2° 11 vapeurs de 1.000 à 1.600 tonneaux jaugeant ensemble	14.529
3° 5 bateaux de pêche jaugeant ensemble ..	861
soit 348 bâtiments ayant au total une jauge brute de	1.771.796

La livraison du reliquat du tonnage que le Traité de Versailles obligeait l'Allemagne à remettre aux alliés ne devait pas se faire sans difficultés.

Tout d'abord, la détermination exacte de ce tonnage n'était pas chose facile. Des modifications avaient été apportées, depuis 1918, par les Armateurs allemands à la jauge de certains bâtiments, modifications qui avaient eu pour résultat, soit de ramener au-dessous de 1.600 tonneaux la jauge brute de certains navires portés jusqu'alors sur les registres officiels comme ayant un tonnage supérieur ou au moins égal à ce chiffre, soit de réduire à moins de 1.000 tonneaux la jauge d'autres unités. Il fallait donc faire la discrimination entre les modifications faites de bonne foi et celles qui n'avaient d'autre but que d'obtenir le maintien sous pavillon allemand de bâtiments qui devaient être livrés aux alliés. C'est à quoi

s'employa la Commission des Réparations qui réussit, de la sorte, à récupérer 27 navires.

Ensuite, dès le début de 1920, le Gouvernement allemand s'efforça d'obtenir une atténuation des clauses du Traité de Versailles visant les réparations maritimes. Prétextant que de nouvelles livraisons de navires ne manqueraient pas d'avoir pour résultat d'entraver irrémédiablement le relèvement économique de l'Allemagne, le Reich, dans un mémoire présenté, en mars 1920, au service maritime de la Commission des Réparations, demanda à être relevé de l'obligation de livrer les navires non encore remis aux alliés. Cette demande demeura sans résultat, la Commission ayant estimé, après avoir entendu la délégation allemande, « qu'il n'avait pas été donné de raisons « suffisantes pour justifier une modification, dans le sens « demandé par la Délégation allemande, des termes de « l'annexe III ». Un second mémoire, présenté au cours de la même année, n'eut pas plus de succès et la livraison des navires allemands se poursuivit dans des conditions normales.

Enfin, le Traité de Versailles ne contenant aucune clause relative au lieu de livraison des navires allemands, il fallut déterminer ce lieu, ce qui ne se fit pas, également, sans difficultés. A la suite de pourparlers laborieux, un accord fut conclu le 30 mars 1920, accord qui stipulait que la livraison des bâtiments encore dans les ports allemands, — et ils étaient nombreux — s'effectuerait dans le Firth of Forth, les frais occasionnés par cette remise devant être remboursés par les Puissances alliées attributaires, à la condition, bien entendu, d'être justifiés, ce

dont le service maritime de la Commission des Réparations serait seul juge.

Quant aux bâtiments qui se trouvaient dans les ports d'Europe (12 voiliers), de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud (32 vapeurs et 65 voiliers), leur livraison dût également faire l'objet de conventions spéciales. Mais, en fin de compte, la Commission des Réparations se vit remettre la moitié des voiliers alors immobilisés dans des ports européens (l'autre moitié avait été vendue ou sequestrée en pays neutres), la totalité des vapeurs qui se trouvaient dans les ports de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud (à l'exception toutefois d'une unité qui se perdit en revenant en Europe) et 45 voiliers sur les 65 qui étaient dans les mêmes ports (les 20 autres furent pris sur place par les Puissances alliées attributaires, le fait de les ramener en Europe ayant été jugé trop onéreux).

Finalement le tonnage livré par l'Allemagne en exécution des conventions d'armistice et du Traité de Versailles a été le suivant :

	Tonneaux
1° 450 vapeurs de 1.600 tonnes brutes et au-dessus, soit	2.344.178
2° 68 vapeurs de 1.000 à 1.600 tonnes brutes (1), soit	86.468

(1). Le Traité de Versailles ne donnant aucune indication sur navires de 1.000 à 1.600 tonneaux qui devaient être livrés aux alliés, le choix en fut fait par entente avec le Gouvernement Allemand.

Marchande à Sir Joseph Maclay, Controller of Shipping, en date du 14 décembre 1920) :

	Tonneaux		Tonneaux
<i>Aragonia</i>	5.124	<i>Report</i>	83.255
<i>Barmen</i>	1.523	<i>Mannheim</i>	5.878
<i>Batavia</i>	11.464	<i>Neidenfels</i>	5.265
<i>Buenos-Ayres</i>	9.155	<i>Otavi</i>	5.173
<i>Cassel</i>	7.642	<i>Nestor</i>	1.420
<i>Christian Horn</i> ...	2.672	<i>Portici</i>	1.754
<i>Duala</i>	3.511	<i>Procida</i>	3.928
<i>Dusseldorf</i>	5.877	<i>Raimund</i>	6.783
<i>El-Kab</i>	6.118	<i>Rudolf</i>	2.381
<i>Emmi Arp</i>	2.767	<i>Santa Elena</i>	7.415
<i>Falkenburg</i>	1.434	<i>Schleswig</i>	6.955
<i>General</i>	8.063	<i>Siegen</i>	1.033
<i>Hollandia</i>	3.133	<i>Tetuan</i>	1.724
<i>Illyria</i>	4.281	<i>Tekla Bohlen</i>	2.239
<i>Irma Woermann</i> ..	2.304	<i>Wachtfels</i>	5.809
<i>Irmfried</i>	2.765	<i>Titania</i>	1.187
<i>Kurt Woermann</i> ..	2.263	<i>Walhalla</i>	3.913
<i>Lulu Bohlen</i>	3.159	<i>Waregga</i>	3.830
<i>A reporter</i>		83.255	
		Total	149.942

Ici une remarque importante s'impose ; les navires mentionnés ci-dessus comme faisant partie des 150.000 tonneaux de navires ex-ennemis rétrocédés par l'Angleterre à la France en vertu de l'accord du 22 avril 1920, ne sont pas, pour le plus grand nombre, ceux qui, comme tels, sont devenus la propriété des armateurs.

Quinze jours environ avant la signature du dit accord, le Comité Central des Armateurs de France, sur la demande du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, convoquait, en effet, ses adhérents dans le but d'examiner comment il conviendrait de composer et de répartir entre les entreprises françaises de navigation, le tonnage susvisé. Au cours de réunions tenues les 12 et 13 avril, il fut décidé que les navires rétrocédés devraient être attribués aux seuls armateurs ayant perdu des bâtiments par faits de guerre. Une liste fut alors établie qui était composée de la façon suivante :

		Tonnes brutes
Compagnie Générale Transatlantique ...	<i>Irmfried</i>	2.765
	<i>Larache</i>	1.798
	<i>Usambara</i>	5.248
	<i>Burgermeister</i> .	5.945
	<i>Goeben</i>	8.800
	<i>Scharnhorst</i> ..	8.388
		————— 32.944
Compagnie des Messa- geries Maritimes ...	<i>Java</i>	7.676
	<i>Meiningen</i>	6.738
	<i>Raimund</i>	6.783
	<i>Remscheid</i>	8.029
		————— 29.226
Chargeurs Réunis	<i>Waldeck</i>	6.750
	<i>Gouverneur Von</i>	
	<i>Puttkammer</i> .	779
		————— 7.529
<i>A reporter</i>		69.699

Marchande à Sir Joseph Maclay, Controller of Shipping,
en date du 14 décembre 1920) :

	Tonneaux		Tonneaux
<i>Aragonia</i>	5.124	<i>Report</i>	83.255
<i>Barmen</i>	1.523	<i>Mannheim</i>	5.878
<i>Batavia</i>	11.464	<i>Neidenfels</i>	5.265
<i>Buenos-Ayres</i>	9.155	<i>Otavi</i>	5.173
<i>Cassel</i>	7.642	<i>Nestor</i>	1.420
<i>Christian Horn</i> ...	2.672	<i>Portici</i>	1.754
<i>Duala</i>	3.511	<i>Procida</i>	3.928
<i>Dusseldorf</i>	5.877	<i>Raimund</i>	6.783
<i>El-Kab</i>	6.118	<i>Rudolf</i>	2.381
<i>Emmi Arp</i>	2.767	<i>Santa Elena</i>	7.415
<i>Falkenburg</i>	1.434	<i>Schleswig</i>	6.955
<i>General</i>	8.063	<i>Siegen</i>	1.033
<i>Hollandia</i>	3.133	<i>Tetuan</i>	1.724
<i>Illyria</i>	4.281	<i>Tekla Bohlen</i>	2.239
<i>Irma Woermann</i> ..	2.304	<i>Wachtfels</i>	5.809
<i>Irmfried</i>	2.765	<i>Titania</i>	1.187
<i>Kurt Woermann</i> ..	2.263	<i>Walhalla</i>	3.913
<i>Lulu Bohlen</i>	3.159	<i>Waregga</i>	3.830
<i>A reporter</i>	83.255	<i>Total</i>	149.942

Ici une remarque importante s'impose ; les navires mentionnés ci-dessus comme faisant partie des 150.000 tonneaux de navires ex-ennemis rétrocédés par l'Angleterre à la France en vertu de l'accord du 22 avril 1920, ne sont pas, pour le plus grand nombre, ceux qui, comme tels, sont devenus la propriété des armateurs.

Quinze jours environ avant la signature du dit accord, le Comité Central des Armateurs de France, sur la demande du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, convoquait, en effet, ses adhérents dans le but d'examiner comment il conviendrait de composer et de répartir entre les entreprises françaises de navigation, le tonnage susvisé. Au cours de réunions tenues les 12 et 13 avril, il fut décidé que les navires rétrocédés devraient être attribués aux seuls armateurs ayant perdu des bâtiments par faits de guerre. Une liste fut alors établie qui était composée de la façon suivante :

		Tonnes brutes
Compagnie Générale Transatlantique ...	<i>Irmfried</i>	2.765
	<i>Larache</i>	1.798
	<i>Usambara</i>	5.248
	<i>Burgermeister</i> .	5.945
	<i>Goeben</i>	8.800
	<i>Scharnhorst</i> ..	8.388
	—————	32.944
Compagnie des Messa- geries Maritimes ...	<i>Java</i>	7.676
	<i>Meiningen</i>	6.738
	<i>Raimund</i>	6.783
	<i>Remscheid</i>	8.029
	—————	29.226
Chargeurs Réunis	<i>Waldeck</i>	6.750
	<i>Gouverneur Von</i>	
	<i>Puttkammer</i> .	779
	—————	7.529
	<i>A reporter</i>	69.699

		Tonnes brutes
<i>Report</i>		69.699
Cie de Navigation Sud-Atlantique	<i>Sierra Ventana</i>	8.262
	<i>Altenburg</i>	7.000
		15.262
Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur	<i>Rendsburg</i>	4.639
	<i>Prinz-Régent</i> . .	6.375
		11.014
Cie Cyprien Fabre	<i>Lulu Bohlen</i> . .	3.159
	<i>Warundi</i>	3.821
		6.980
Société Navale de l'Ouest	<i>Pechelbronn</i>	4.901
Société Générale d'Armement	<i>Menès</i>	7.057
Cie de Navigation Paquet	<i>Frankenwald</i> . .	3.898
	<i>Grete Cords</i>	873
		4.771
Cie des Affréteurs Réunis	<i>Waregga</i>	3.830
Cie Havraise de Navigation L. Corblet	<i>Thérèse Horn</i>	3.644
Cie Nantaise de Navigation	<i>Luise</i>	3.385
Cie des Chargeurs de l'Ouest	<i>Bremen</i>	1.525
	<i>Nestor</i>	1.420
		2.945
<i>A reporter</i>		133.488

		Tonnes brutes
<i>Report</i>		133.488
Société Maritime Nationale	<i>Malaga</i>	2.912
Cie Auxiliaire de Navigation et Cie de Navigation d'Orbigny (en commun)	<i>Genua</i>	2.911
Société Française d'Armement	<i>Parnassos</i>	2.860
Cie des Chargeurs Français	<i>Teneriffa</i>	2.075
Cie Delmas Frères et Vieljeux	<i>Arucas</i>	2.075
Société Leroux et Heuzy	<i>Portici</i>	1.754
Société Gillet et Fils	<i>Tetuan</i>	1.724
Total (tonnes de jauge brute)		149.799

Pour quelle raison cette liste n'est-elle pas identique à celle indiquée dans la lettre de M. Bignon, il est difficile de le dire. Mais une chose est certaine, c'est que la liste établie par le Comité Central et sur les bases de laquelle s'était faite la répartition entre les différentes entreprises de navigation, ne pouvait revêtir un caractère définitif tant que le Gouvernement anglais ne l'aurait pas lui-même

adoptée (1). Il en résulte que l'Etat avait le devoir de porter, s'il y avait lieu, à la connaissance des intéressés, les modifications apportées à la liste qu'ils avaient établie.

Or, à aucun moment, l'Administration ne fit la moindre communication à ce sujet et les entreprises de navigation intéressées furent invitées à signer, tout comme si leur propre liste avait été agréée, les contrats afférents aux vapeurs qu'elles s'étaient, au mois d'avril 1920, déclarées prêtes à acheter.

Quelle importance, dira-t-on, peut bien présenter, aujourd'hui, la question de savoir comment furent effectivement composés les 150.000 tonneaux de l'accord Bignon-Maclay puisque, à l'exception des bâtiments autrichiens que nous dûmes, par la suite, remettre à l'Italie, la totalité du tonnage ex-ennemi dont nous avons la gérance est devenue la propriété définitive de la France en vertu de la Convention franco-britannique du 14 décembre 1920 ?

Il est certain que, au premier abord, la question ne semble offrir aucun intérêt, les sommes qui, au titre des navires en question, seront portées au débit de la France et au crédit de l'Allemagne, devant être calculées de la même façon, qu'il s'agisse de vapeurs rétrocédés ou de bâtiments attribués directement à la France. Mais, lorsqu'on examine les choses plus à fond, on se rend facilement compte que *l'intérêt du Gouvernement français était de ne modi-*

(1). La chose paraît d'autant plus évidente que, dans la liste établie par les armateurs se trouvaient des bâtiments comme le *Gouverneur Von Puttkammer* et le *Grete Cords*, qui ont été rendus à l'Allemagne comme ne rentrant dans aucune des catégories de navires livrables en exécution du Traité de Paix.

fier en quoi que ce soit, dans ses rapports avec les Armateurs, la liste établie par ceux-ci.

Ainsi que nous le verrons, en effet, plus loin, tous les navires ex-ennemis n'ont pas été vendus sur des bases identiques. Les conditions de cession de ceux considérés comme faisant partie du tonnage rétrocédé par l'Angleterre suivant accord du 22 avril 1920 ont été, compte tenu de l'âge, du type et du tonnage des bâtiments en question, beaucoup plus onéreuses que celles des autres vapeurs ex-ennemis. Or, *il est à peu près certain que si l'Etat s'en était tenu à la liste officielle des unités rétrocédées, le prix qu'il aurait obtenu des navires la composant, ajouté à celui provenant de la vente des autres bâtiments ex-ennemis, aurait été nettement inférieur à la somme globale qu'il a retirée des opérations effectivement réalisées par lui.*

L'Administration avait donc un avantage indiscutable à procéder comme elle l'a fait. Mais alors ne causait-elle pas, par son attitude, un grave préjudice aux armateurs ? Evidemment si, car en laissant ceux-ci dans l'ignorance des modifications apportées à la liste établie par eux, elle les mettait dans l'obligation de payer, pour les navires qu'ils s'étaient déclarés prêts à acheter, un prix bien supérieur à celui qu'ils auraient eu à verser si les navires en question avaient été vendus dans les mêmes conditions que les navires faisant partie de la flotte d'Etat dont, au moment de la signature des contrats, la liquidation était chose décidée. Et de ce préjudice, il semble bien que les intéressés soient en mesure d'obtenir aujourd'hui la réparation.

Il est permis de se demander, en effet, jusqu'à quel point les contrats passés avec le sous-secrétaire d'Etat de la Ma-

rine Marchande par les armateurs acquéreurs des 150.000 tonneaux de navires ex-ennemis, — contrats dont nous indiquerons plus loin les termes — ne peuvent donner lieu à une action en nullité de la part des armateurs, ceux-ci ayant eu en vue, en contractant, l'achat des 150.000 tonneaux *réellement rétrocédés* par la Grande-Bretagne en vertu de l'accord du 22 avril 1920, et non celui de bâtiments rentrant, pour la majeure partie, dans le tonnage attribué directement à la France par la Commission des Réparations. Il est bien évident que, si les armateurs avaient su que presque tous les bâtiments dont ils se rendaient acquéreurs étaient compris dans ce dernier tonnage, ils n'auraient jamais accepté de souscrire aux conditions, très dures, qui leur étaient imposées.

Une dernière remarque : parmi les navires ex-ennemis vendus aux armateurs comme faisant partie des 150.000 tonneaux de l'accord Bignon-Maclay du 22 avril 1920, il en est un, le *Luise*, qui a été acheté par la Compagnie Nantaise de Navigation à Vapeur, le 23 juin 1920, alors que la propriété de ce bâtiment n'a été transférée par la Grande-Bretagne à la France, que le 20 octobre 1921. *Le Gouvernement a donc vendu un navire qui, au moment de la passation du contrat de cession, ne lui appartenait pas !*

*
* *

Le second accord, consécutif à celui de Spa, visait l'attribution totale et définitive du tonnage ennemi géré par la France. Il était rédigé ainsi qu'il suit :

« Dans le but d'arriver à l'attribution ou au transfert
« en pleine propriété finale à la France de la totalité du

« tonnage ennemi actuellement sous gérance française :

« 1° La Grande-Bretagne et la France conviennent que
« les navires portés dans la cédule A doivent être attri-
« bués à la France en propriété finale pour donner pleine
« satisfaction aux réclamations de la France sur la caté-
« gorie I du tonnage ennemi déterminé par la Commis-
« sion des Réparations;

« 2° La Grande-Bretagne et la France conviennent que
« les navires portés dans la cédule B doivent être attri-
« bués par la Commission des Réparations en pleine pro-
« priété finale à la Grande-Bretagne pour être ensuite
« transférés à la France;

« Ce transfert doit être fait en stricte conformité avec
« le paragraphe 6 de l'accord fixant le pourcentage in-
« terallié, fait à Spa le 16 juillet 1920 (1), sauf que le
« montant à déduire du premier paiement proportionnel
« fait à la France et à ajouter au premier paiement pro-
« portionnel fait à l'Angleterre, doit être de moitié seu-
« lement de la totalité de la location et de l'intérêt sur
« cette location qui auraient dû être normalement payés;

« 4° La France reconnaît que, au cas où le tonnage à
« elle transféré en vertu du paragraphe 2 de cette con-
« vention dépasserait la part proportionnelle de la France
« dans les classes première et deuxième de la première ca-
« tégorie du tonnage ennemi, la différence en plus doit
« trouver sa contre-partie dans une réduction correspon-
« dante des demandes de la France sur les classes pre-
« mière et deuxième des catégories suivantes du tonnage

(1). Nous verrons plus loin quelle était la teneur de l'article 6 de l'accord de Spa.

« ennemi telles qu'elles seront fixées par la Commission
« des réparations.

« La part de la France, jusqu'à concurrence de l'allocation à laquelle elle a droit, sera transférée à la Grande-Bretagne, à condition, toutefois, que la cession ainsi faite par la France sur le tonnage cédé par l'Allemagne en vertu du paragraphe 5 de l'annexe 3 de la huitième partie du Traité de Versailles ne dépasse pas la moitié de sa part;

« 5° La France accepte que l'attribution définitive en pleine propriété finale des prises communes ci-après soit conforme aux attributions faites précédemment pour la gérance de ces navires, cette répartition étant effectuée comme suit :

A LA GRANDE-BRETAGNE : Tonnage brut

<i>Antolia</i> , renommé <i>Poltolia</i>	1.831
<i>Athéna</i> , renommé <i>Huntslyde</i>	2.705
<i>Berger-Wilhelm</i>	496
<i>Korana</i> , renommé <i>Huntshead</i>	3.779
<i>Malta</i>	2.236
<i>Seriphos</i>	3.183

A LA FRANCE :

<i>Berthilde</i>	672
<i>Bogados</i> , renommé <i>Monastir</i>	2.942
<i>Kythnos</i> , renommé <i>Général Gallieni</i> ...	1.913
<i>Marienbad</i>	8.448
<i>Salona</i>	1.157
<i>Tinos</i>	3.587
<i>Sabbardino</i>	85

« Il est, en outre, convenu que cette répartition sera
 « reconnue comme effectuée conformément aux disposi-
 « tions de la convention anglo-française sur les captures
 « faites en commun, datée du 9 novembre 1914.

Signé : P. BIGNON.

(Sous réserve de l'approbation du Président du Con-
 seil).

Signé : J. MACLAY.

(Sous réserve de l'approbation de son Gouvernement).

CEDULE A

(C. : cargo) — (P. L. : paquebot liner)

<i>Altenburg</i>	6.742
<i>Arucas</i>	2.075
<i>Brasilia</i>	6.585
<i>Bremen</i>	1.525
<i>Brisgravia</i>	6.550
<i>Burgermeister</i>	5.945
<i>Cap-Arcona</i>	9.832
<i>Cap-Ortegal</i>	7.818
<i>Frankenwald</i>	3.898
<i>Genua</i>	2.911
<i>Goeben</i>	8.800
<i>Imperator</i>	1.079
<i>Larache</i>	1.798
<i>Malaga</i>	2.912
<i>Meiningen</i>	6.738
<i>Menes</i>	7.057
<i>A reporter</i>	82.265

	<i>Report</i>	82.265
<i>Nordmark</i>		5.106
<i>Orconera</i>		1.361
<i>Parnassos</i>		2.860
<i>Pechelbronn</i>		4.901
<i>Prinzregent</i>		6.375
<i>Remscheid</i>		8.029
<i>Rendsburg</i>		4.639
<i>Scharnhorst</i>		8.388
<i>Sierra Ventana</i>		8.262
<i>Teneriffa</i>		2.075
<i>Usambara</i>		5.248
<i>Viola</i>		1.156
<i>Waldeck</i>		6.570

VAPEURS AUTRICHIENS :

<i>Atlantica</i> , C. 1911	4.996
<i>Austria</i> , P.L. 1901	7.636
<i>Buda</i> , C. 1904	3.858
<i>Eros</i> , C. 1899	2.781
<i>Grof-Serenyi-Bela</i> , C. 1907	3.665
<i>Immacolata</i> , C. 1900	3.271
<i>Indeficienter</i> , C. 1901	2.333
<i>Kobé</i> , C. 1901	4.579
<i>Mediterraneo</i> , C. 1911	4.457
<i>Nagy-Lajos</i> , C. 1893	2.253
<i>Onda</i> , C. 1907	2.751
<i>Plitvice</i> , C. 1902	3.778
<i>Salsburg</i> , P.L. 1902	3.226

A reporter 196.819

<i>Report</i>	196.819
<i>Stefania</i> , C. 1894	2.321
<i>Styria</i> , P.L. 1900	2.771
<i>Szeged</i> , C. 1902	2.859
<i>Vega</i> , C. 1904	3.678 .
TOTAL	<u>208.448</u>

CEDULE B

<i>Altmark</i>	4.427
<i>Assuan</i>	4.793
<i>Belgrano</i>	4.792
<i>Belgravia</i>	6.648
<i>Burgermeister Von Melle</i>	4.596
<i>Caesar</i>	1.892
<i>Dr. Adolf Schmidt</i>	2.247
<i>Elisabeth Brock</i>	3.679
<i>Euphemia</i>	2.741
<i>Fangturm</i>	4.933
<i>Freemantle</i>	5.872
<i>Frieda Horn</i>	2.957
<i>Hercules</i>	1.255
<i>Ingo</i>	3.682
<i>Java</i>	7.676
<i>Kagera</i>	5.618
<i>Klio</i>	1.463
<i>Kribi</i>	3.860
<i>Liberia</i>	3.991
<i>Mimi Horn</i>	2.185
<i>A reporter</i>	<u>79.307</u>

	<i>Report</i>	79.307
<i>Nora H. Stinnes</i>		4.985
<i>Rovuma</i>		5.618
<i>Secundus</i>		4.499
<i>Silesia</i>		3.338
<i>Slavonia</i>		4.551
<i>Thérèse Horn</i>		3.644
<i>Warundi</i>		3.821
TOTAL		Tx 109.763

Le tonnage ainsi attribué à la France en vertu des accords de Londres devait être, toutefois, diminué de 6.456 tonneaux représentant la jauge brute totale des deux navires, le *Fangturn* (4.933 tonneaux) et le *Barmen* (1.523 tonneaux), que l'accord de Spa nous obligeait à remettre à la Belgique.

Cet accord de Spa, auquel nous avons déjà fait allusion, mais sans en indiquer la teneur, apportait au Traité de Versailles, en ce qui concerne les réparations maritimes, quelques précisions ou modifications. Signé le 16 juillet 1920, il stipulait, en son article 6, qu'en raison de la difficulté qu'il y avait à fixer une valeur équitable pour les navires livrés, sans avoir, au préalable, procédé à une vente réelle de la majorité d'entre eux, il serait procédé, sur le marché britannique, à la vente, par la Commission des Réparations, des navires attribués à l'Empire britannique, étant toutefois entendu que ces navires ne pourraient être adjugés qu'à des ressortissants britanniques. Les produits de l'opération, qui devait être

effectuée avant le 1^{er} mai 1921, seraient, déduction faite des dépenses afférentes aux réparations ou à la livraison des dits navires, portés au débit de l'Angleterre et au crédit de la puissance ex-ennemie intéressée, sous la date du 10 janvier 1920 ou à la date de la livraison du navire, dans le cas où celle-ci serait ultérieure.

Quant aux navires attribués aux autres alliés, leur prix serait fixé par analogie avec ceux de navires identiques vendus comme il est dit ci-dessus et porté, sous les mêmes déductions, au crédit de la Puissance ex-ennemie précédemment propriétaire et au débit de l'Etat acquéreur.

Un intérêt annuel de 5 % à partir des dates indiquées au paragraphe précédent (10 janvier 1920 ou date de livraison du navire) et jusqu'à la date de la vente ou jusqu'au 1^{er} mai 1921, si les navires n'étaient pas vendus avant cette date, devait être porté au débit de l'Empire britannique au titre des navires à lui attribués ou transférés et au crédit du compte spécial d'intérêts prévus à l'article 4 de l'accord de Spa.

En ce qui concerne chacune des autres Puissances, une somme globale devait être portée au débit de cette Puissance à titre d'intérêts et portée au crédit du compte spécial d'intérêts. Cette somme devait présenter, vis-à-vis de la somme totale portée, à titre d'intérêts, au débit de l'Empire britannique, la même proportion que la valeur du montant total du tonnage attribué ou transféré à cette Puissance vis-à-vis de la valeur du tonnage total attribué ou transféré à l'Empire britannique.

Une autre clause édictait que, dans le cas de navires transférés, la location de ces navires jusqu'à leur trans-

fert serait payée aux Puissances transférantes par la Puissance à qui les navires seraient transférés (1).

Enfin, un dernier paragraphe de l'article 6 de l'accord de Spa contenait une disposition en vertu de laquelle la Belgique, après l'allocation finale du tonnage par la Commission des Réparations, devait recevoir, sur les parts des autres Puissances participant à la répartition du tonnage, une quantité suffisante pour lui constituer une allocation équivalente, tonne pour tonne, au tonnage des navires condamnés après l'armistice par la Cour des Prises belge (2). Chaque Puissance transférante devait contribuer à cette allocation en proportion de sa participation dans la répartition du tonnage ennemi.

C'est par application de cette disposition que la France dut, comme nous l'avons vu, céder à la Belgique le *Bar-men* et le *Fangturn*.

Les accords Bignon-Maclay ne se firent malheureusement pas sans concessions de notre part. Il eût été contraire à toutes les traditions de l'Angleterre de nous accorder, sans compensations, la propriété définitive de la presque totalité du tonnage ex-ennemi qui nous avait

(1). En conformité de cette disposition, la France a dû verser à la Grande-Bretagne, — ou devra lui verser — une somme de £ 777.747.3.5, pour les 109.763 tonneaux rétrocédés en vertu de l'accord du 14 décembre 1920.

Aucune location n'est due pour les navires faisant l'objet de l'accord du 22 avril 1920 et ce, en vertu d'un accord du 14 décembre de la même année.

(2). La condamnation de ces navires n'ayant pas été reconnue par les Puissances Alliées, la Belgique, tout en maintenant la validité des jugements de sa Cour des Prises, avait, en effet, consenti, moyennant le transfert du tonnage visé par le paragraphe précité, à ne réclamer aucun droit sur les navires condamnés, en se prévalant de la dite condamnation.

été attribué en gérance. D'une correspondance échangée, le 14 décembre 1920, entre M. Bignon et Sir Joseph Maclay, il résulte que la France dut prendre, vis-à-vis du Gouvernement de Londres, l'engagement : 1° d'autoriser toute compagnie de navigation britannique qui en ferait la demande, à embarquer, sur ses navires, des émigrants en transit par la France; 2° de transférer à l'Italie et à la Yougo-Slavie le tonnage ex-austro-hongrois qu'elle avait dans sa part, tonnage qui, comme nous l'avons vu, se composait de 17 navires ayant une jauge brute de 61.213 tonneaux.

La Grande-Bretagne, tout en paraissant nous traiter avec de grands égards, nous retirait donc une partie des droits que nous conféraient les accords précédents et se réservait, pour elle-même, des avantages indiscutables dans le trafic des émigrants qu'elle entrevoyait déjà comme devant être très fructueux.

Le dernier accord qui ait été passé avec l'Angleterre au sujet de la répartition du tonnage ex-ennemi est celui qui résulte de la lettre adressée par M. Bignon à Sir Joseph Maclay le 20 décembre 1920. Cette lettre est ainsi conçue :

« Cher Sir Joseph,

« Par l'accord entre la Grande-Bretagne et la France,
« daté du 20 avril 1920, relatif au partage du tonnage
« ex-ennemi, la Grande-Bretagne s'est engagée à échan-
« ger contre certains navires choisis par la France un
« tonnage équivalent de navires à passagers.

« La France convient, aujourd'hui, d'accepter les na-
« vires suivants, comme règlement total de son droit à

« du tonnage à passagers, en exécution du paragraphe 12
 « de l'accord précité. »

	Tonnes
<i>Main</i>	10.058
<i>Prinzessin</i>	6.387
<i>Steigerwald</i>	4.836
<i>Lucy Woermann</i>	4.630
TOTAL	25.911

« La France rendra à la Grande-Bretagne les cargos
 « suivants :

	Tonnes
<i>Nordmark</i>	5.106
<i>Dusseldorf</i>	5.877
<i>Altmark</i>	4.427
<i>Illyria</i>	4.281
<i>Liberia</i>	3.991
<i>Mimi Horn</i>	2.185
TOTAL	25.867

« Il est convenu que la France livrera les cargos à la
 « Grande-Bretagne, dans les ports anglais et que la
 « Grande-Bretagne livrera les navires à passagers à la
 « France dans les ports français.

« Les navires seront livrés sans retard dans leur état
 « actuel et, dans le cas où les navires seraient actuelle-
 « ment en cours de voyage, ils seraient livrés au terme
 « de ce voyage, en l'état où ils se trouveraient alors.

« En ce qui concerne les entrées au compte des répara-
 « tions, il est convenu que la Grande-Bretagne sera dé-

« bitée de la valeur des cargos qui lui seront transférés
 « par la France et sera créditée au compte des répara-
 « tions du prix des réparations faites aux navires à pas-
 « sagers pendant qu'ils étaient sous sa gérance.

« De même, la France sera débitée au compte des ré-
 « parations de la valeur des navires à passagers et sera
 « créditée à ce compte, du prix des réparations faites,
 « par elle, aux cargos à échanger.

« Signé : Paul BIGNON. »

Tels sont les accords qui ont déterminé la part reve-
 nant à la France dans la répartition du tonnage ex-
 ennemi (paquebots et cargos), part qui se résume, en
 définitive comme suit :

	Tonneaux
1° Navires attribués directement à la France en vertu de l'accord du 14 décembre 1920	227.252
2° Navires rétrocédés par l'Angle- terre en vertu de l'accord du 22 avril 1920	149.942
3° Navires rétrocédés par l'Angle- terre en vertu de l'accord du 14 dé- cembre 1920	109.763
TOTAL	486.957

desquels il y a lieu de déduire :

1° Le <i>Barmen</i> (1.523 tonneaux) et le <i>Fangturm</i> (4.933 tonneaux) que la France a dû remettre à la Belgique, en vertu de l'accord de Spa	6.456
<i>A reporter</i>	6.456
	486.957

<i>Reports</i>	6.456	486.957
2° Les 61.213 tonnes de navires austro-hongrois que l'accord Bignon-Maclay du 14 décembre 1920 obligeait la France à transférer à l'Italie et à la Yougo-Slavie	61.213	67.669
Reste		<u>419.288</u>

Et si l'on ajoute à ces 419.288 tonnes les 44 tonnes supplémentaires que nous a rapportés l'accord du 20 décembre 1920 relatif à l'échange de certains cargos déterminés contre des navires à passagers, on constate que le montant, en vapeurs, du tonnage ex-ennemi reçu finalement par la France s'est élevé à 419.332 tonnes.

Mais il importe de bien remarquer que, sur ce tonnage, 208.448 tonnes seulement nous étaient attribués à titre de réparations; le reste ne nous revenait qu'à la suite de tractations avec l'Angleterre, tractations qui avaient pour but, comme nous l'avons vu, de nous rendre définitivement propriétaires de navires qui, gérés par la France, eussent, sans les accords dont nous avons parlé, fait retour à l'Angleterre.

Ainsi donc, la France qui avait perdu, du fait de la guerre, plus de 700.000 tonnes de vapeurs, ne recevait à titre de compensation que 420.000 tonnes environ, alors que certains pays, tel le Brésil, se voyaient attribuer un tonnage considérablement supérieur à celui qu'ils avaient perdu du fait des hostilités.

Si encore les demandes que, sur la pression des armateurs, le Gouvernement français avait formulées à l'effet

d'obtenir une augmentation du tonnage « paquebots » compris dans notre part, avaient reçu satisfaction, l'injustice commise à notre égard eût été atténuée; mais toutes les démarches entreprises dans ce sens se heurtèrent à l'opposition de l'Angleterre, opposition d'autant plus inexplicable que ces mêmes navires que la France sollicitait pour elle, la Grande-Bretagne devait, au cours de l'année 1921, les revendre à l'Allemagne dans des conditions de prix bien inférieures non seulement à celles auxquelles nous aurions consenti à nous en rendre acquéreurs, mais encore aux conditions auxquelles, toutes proportions gardées, nous avaient été rétrocédés les 150.000 tonneaux de l'accord Bignon-Maclay. C'est ainsi que, le 6 juillet 1921, le Gouvernement britannique vendait à la « Hamburg Sudamerikanische », au prix de 120.000 £, un des paquebots les plus luxueux de la flotte allemande, le *Cap Polonio*, construit en 1914 et d'une jauge brute totale de 20.597 tonneaux, tandis que, le 24 octobre suivant, il cédait au prix de £ : 70.000, à la Société « Hugo Stinnes », le paquebot *Bahia Castillo*, construit en 1913 et d'une jauge brute de 9.952 tonneaux, donnant ainsi à l'Allemagne les moyens de reprendre plus rapidement son rang maritime d'avant-guerre.

*
* *

En dehors des 419.332 tonneaux de vapeurs ex-allemands, la France a encore reçu, au titre des réparations, mais directement :

- 1° 34 voiliers jaugeant ensemble 82.968 tonnes brutes.
- 2° 13 bateaux de pêche jaugeant 3.217 tonnes brutes.

L'attribution des bateaux de pêche s'est faite dans des conditions spéciales.

On sait que, par le Traité de Versailles, l'Allemagne s'était engagée à livrer aux Gouvernements alliés le quart en tonnage de cette dernière catégorie de bâtiments. Si donc, la Commission des Réparations s'en était tenue strictement à cette clause, elle eût été en droit d'exiger la remise de 24.375 tonnes brutes de bateaux de pêche. Mais, tenant compte d'une suggestion qui avait été faite à Versailles, le 13 août 1919, par les représentants de l'Allemagne, la Commission décida que le Reich serait autorisé à remettre seulement un certain tonnage de bâtiments existants à la condition de remplacer le tonnage exigible, mais non livré, soit par des unités à construire suivant les indications fournies par les Gouvernements alliés, soit par des chalutiers, bateaux à moteur, machines, appareils, etc., d'une valeur équivalente au tonnage qu'ils représenteraient. Elle passa, à cet effet, le 8 mai 1920, avec la Délégation Allemande de la Navigation, une convention dite « Accord relatif aux bateaux de pêche », convention dont les principales dispositions étaient les suivantes :

« 1° Le Gouvernement allemand livrera immédiatement les 23 bateaux de la Mer du Nord et 17 des 23 bateaux de la Baltique qui seront choisis après examen par le service maritime.

« 2° En ce qui concerne le solde des bâtiments de pêche à livrer, le Gouvernement allemand est prêt au choix du Board à construire tonne pour tonne des bâtiments de pêche à vapeur sur les spécifications des

« alliés en remplacement des bâtiments de pêche actuel-
« lement dûs de quelque type que ce soit, ou à fournir
« la valeur du tonnage neuf équivalent sous une forme
« quelconque d'indemnité dans la mesure qui pourra
« être spécifiée par le Board, à savoir : chalutiers, drif-
« ters chalutiers, drifters, bateaux à moteur, moteurs,
« machines à fabriquer les filets ou autres matériaux,
« appareils ou bateaux servant ou se rattachant à l'in-
« dustrie de la pêche, à la condition toutefois que les
« Alliés ne réclameront pas exclusivement la construc-
« tion de chalutiers à vapeur et que le prix moyen par
« tonne des navires à construire ne dépassera pas le prix
« moyen par tonne d'un chalutier à vapeur ordinaire.

« En ce qui concerne les indemnités données sous d'au-
« tres formes que celles de bâtiments de pêche, on obtien-
« dra le montant de ces indemnités de la façon suivante.

« On prendra pour base le tonnage dont cette indem-
« nité doit représenter l'équivalent et la valeur du ton-
« nage en chalutiers correspondants devra être égale à
« celle des matériaux, machines, etc., donnée comme in-
« demnité, les quantités réelles devant être fixées sur la
« base ci-dessus par une Commission mixte des Alliés et
« des Allemands. »

.....

En exécution de cet accord, l'Allemagne a remis, aux Puissances alliées et associées, 47 unités jaugeant ensemble 10.676 tonnes brutes et qui ont été réparties comme suit :

Belgique : 5 bâtiments d'une jauge globale de 809 tonnes brutes.

France : 13 bâtiments d'une jauge globale de 3.217 tonnes brutes.

Grande-Bretagne : 29 bâtiments d'une jauge globale de 6.650 tonnes brutes.

Mais, à l'exception de l'Italie, qui a fait passer, pour son compte, une commande de matériel de pêche d'une valeur équivalente à celle de 424 tonnes brutes de chalutiers neufs, aucune Puissance n'a demandé l'application du paragraphe 2 de l'accord du 8 mai 1920.

*
* *

Si maintenant l'on fait le total général du tonnage ex-allemand reçu par la France, tant en exécution du Traité de Versailles qu'en vertu des divers accords interalliés, on arrive à ce résultat que notre pays s'est vu attribuer, en définitive :

- 1° 449.332 tonneaux bruts de vapeurs ex-allemands.
- 2° 82.968 tonneaux bruts de voiliers ex-allemands.
- 3° 3.217 tonneaux bruts de bateaux de pêche (chalutiers) ex-allemands.

soit au total 505.517 tonneaux de jauge brute.

*
* *

Pour quelle somme ces 505.517 tonneaux de jauge brute ont ils été portés au débit de l'Allemagne et au crédit de la France dans le compte des réparations ?

Quelqu'étrange que cela puisse paraître, la valeur du tonnage ex-ennemi, dont la France est devenue proprié-

taire, n'a pas encore été déterminée. La seule chose qui, jusqu'à présent, ait été fixée par la Commission des Réparations est la valeur des 2.391.769 tonneaux de jauge brute livrés par l'Allemagne aux Alliés, en exécution du Traité de Versailles, antérieurement au 1^{er} novembre 1921. Cette valeur ressort à 760.244.469 marks-or, dont 745.000.000 pour les livraisons effectuées jusqu'au 1^{er} mai 1921 (1) et 10.244.469 pour les livraisons postérieures à cette date (2).

Comment cette évaluation a-t-elle été faite ?

On se souvient que, par l'article 6 de l'accord de Spa du 16 juillet 1920, il avait été décidé que le montant des sommes à porter, pour les navires livrés par l'Allemagne, au débit des Puissances alliées, serait équivalent, pour l'Angleterre, au montant du prix réalisé par les ventes de bâtiments effectuées dans les conditions prévues par le dit article et, pour les autres Puissances, à la moyenne des prix résultant des ventes ci-dessus.

Mais ces dispositions furent repoussées par la Commission des Réparations, sinon intégralement, du moins en ce qui concerne leur application au montant des sommes dont l'Allemagne devait être créditée. La Commission estima, en effet, que « l'évaluation des livraisons effectuées par l'Allemagne était une fonction judiciaire qui lui était spécialement attribuée et que, en dehors d'un accord que « l'Allemagne n'a pas donné puisqu'elle n'a pas accédé à « l'arrangement de Spa, il n'appartenait pas aux Puissances alliées de fixer, par entente entre elles seules, la

(1). Ces livraisons s'élèvent à 2.187.267 tonnes brutes.

(2). Ces livraisons s'élèvent à 204.502 tonnes brutes.

« valeur de ces livraisons à un chiffre qui soit opposable
« à l'Allemagne (1). »

C'est pourquoi, après avoir rejeté les propositions d'évaluation qui lui avaient été adressées par l'Allemagne et qui étaient manifestement exagérées, la Commission des Réparations procéda elle-même à une évaluation qui, basée, pour les unités remises antérieurement au 10 janvier 1920, sur leur valeur à cette dernière date, et, pour les autres, sur leur valeur au jour de la livraison, fit ressortir le prix moyen de la tonne de navire à 346 marks-or, alors que la vente des 1.850.000 tonneaux de bâtiments ex-ennemis à laquelle procéda Lord Inchcape fut faite, en moyenne, à environ £ : 10-16 la tonne, soit 216 marks-or.

Mais alors, que deviendra la différence entre le montant des sommes portées au crédit de l'Allemagne et celui dont les Puissances alliées seront débitées ? L'article 12 de l'Arrangement Financier interallié de Paris, passé le 11 mars 1922 entre les Gouvernements français, britannique, belge, italien et japonais, résout le problème ainsi qu'il suit :

« Au cas où il y aurait une différence entre les sommes dont l'Allemagne serait créditée et celle dont les Puissances alliées seraient débitées, en conséquence d'un accord interallié relatif aux livraisons en nature, inscrites au compte de l'article 235, l'équilibre sera rétabli par la répartition des obligations des séries C effectuée de la manière suivante :

(1). Cf. Rapport sur les travaux de la Commission des Réparations de 1920 à 1922. Tome I p. 152.

« On supposera que l'Allemagne a été créditée de ces
« livraisons au prix dont la Puissance intéressée a été
« débitée en vertu du dit accord et que le chiffre définitif
« total des obligations C a été fixé en conséquence.

« Les obligations C seront réparties entre les Puissan-
« ces conformément à l'Arrangement Financier de Spa.
« Mais la Puissance intéressée sera tenue d'annuler, sur
« le montant d'obligations C qu'elle aura reçu, une va-
« leur nominale égale à la différence entre la somme dont
« elle a été débitée et celle dont l'Allemagne aura été
« créditée.

« La Belgique ne devant, conformément à l'Arrange-
« ment Financier de Spa, être débitée d'aucune somme
« au titre des navires de mer qui lui ont été alloués ou
« transférés, les dispositions ci-dessus ne s'appliquent
« pas à cette Puissance en ce qui concerne les dits navi-
« res. »

Tel est le principe suivant lequel on décida de régler la question des sommes à porter au crédit de l'Allemagne pour les navires livrés par elle aux Puissances alliées, conformément aux dispositions du Traité de Versailles.

CHAPITRE III

Les Armateurs français et la question des réparations maritimes. L'application du § 5 de la partie VIII annexe III du Traité de Versailles

Une fois en possession des 505.517 tonneaux de navires ex-ennemis, dont il avait réussi à obtenir la propriété, qu'allait faire le Gouvernement français ? Conserverait-il ce tonnage ou, au contraire, se trouverait-il dans l'obligation de le répartir entre les armateurs français au prorata des pertes subies par chacun d'eux ?

La question, qui ne pouvait naturellement se poser que pour les bâtiments autres que ceux visés par l'accord franco-britannique du 22 avril 1920, ne présente plus évidemment, aujourd'hui, qu'un intérêt rétrospectif, mais il n'en était pas de même en 1920, époque à laquelle la flotte d'Etat était devenue une réalité et où l'on pouvait prêter à l'Administration l'intention d'accroître cette flotte à l'aide, précisément, des bâtiments ex-ennemis attribués à la France.

Or, que dit le Traité de Versailles ?

Il stipule, en son article 231, que : « ...l'Allemagne et
« ses Alliés sont responsables, pour les avoir causés, de
« toutes les pertes et de tous les dommages subis par les
« Gouvernements alliés *et leurs nationaux* en conséquence
« de la guerre... » et il précise (art. 232) que l'Allemagne

devra réparer « tous les dommages causés à la popula-
« tion civile de chacune des Puissances alliées et asso-
« ciées et à ses biens, pendant la période où cette Puis-
« sance a été en état de belligérance avec l'Allemagne,
« par la dite agression par terre, *par mer* et par les
« airs..... »

Ces textes montrent clairement, à eux seuls, quelle était l'intention des négociateurs du Traité de Paix. En contraignant l'Allemagne à pourvoir « au remplacement, « tonneau pour tonneau (jauge brute) et catégorie pour « catégorie, de tous les navires et bateaux de commerce « et de pêche perdus ou endommagés par faits de « guerre », les signataires du dit traité, *et en particulier les représentants de notre pays*, ne pouvaient avoir d'autre but que de permettre aux armateurs sinistrés de voir réparer, en nature, les pertes qu'ils avaient subies au cours des hostilités. Si d'ailleurs, en ce qui concerne la France, quelque doute subsistait encore sur ce point, l'esprit de toute notre législation depuis le début de la guerre, et principalement de la loi du 17 avril 1919, eût du suffire à le dissiper. On sait que cette dernière loi a posé le principe de la réparation *intégrale* des « dommages cer- « tains, matériels et directs, causés aux biens immobi- « liers ou mobiliers par les faits de guerre ». Le devoir du Gouvernement français n'était-il pas, dans ces conditions, d'appliquer aux sinistrés maritimes un régime identique à celui dont bénéficiaient les autres sinistrés ? Et pour réparer d'une façon véritablement complète les dommages maritimes, le seul moyen n'était-il pas de remettre aux armateurs en remplacement des bâtiments perdus, des unités équivalentes ?

Ces considérations ne devaient malheureusement pas empêcher le Gouvernement français de faire entrer la majeure partie des navires ex-ennemis attribués à la France dans cette fameuse flotte d'Etat qui devait peser si lourdement sur nos finances publiques ; seuls, les bâtiments composant les 150.000 tonneaux rétrocédés par la Grande-Bretagne en vertu de l'accord Maclay-Bignon, ou du moins présentés comme tels aux Armateurs, furent, tout d'abord, vendus aux entreprises de navigation, à des conditions qui furent, pour certaines, particulièrement onéreuses.

*
* * *

La livraison des navires indiqués comme faisant partie du tonnage visé par l'accord du 22 avril 1920 ne se fit pas immédiatement. Un certain nombre de vapeurs rétrocédés se trouvaient exploités pour le compte du Sous-Secrétariat d'Etat du Ravitaillement, et celui-ci mit, comme condition, à leur vente, que les entreprises de navigation attributaires lui assureraient, pendant un minimum de six mois, et à des prix aussi raisonnables que possible, une arrivée de 30.000 tonnes de céréales par mois. Des négociations furent alors entamées entre ce département ministériel et M. de Lubersac, Directeur de la Société Franco-Anglaise d'affrètement et représentant des Armateurs, négociations qui aboutirent au résultat demandé par le Sous-Secrétariat d'Etat du Ravitaillement. Rien ne s'opposant plus à la livraison des navires susvisés, les 150.000 tonneaux vendus furent pris en charge, par les armateurs intéressés, à des dates s'échelonnant du mois d'octobre au mois de décembre 1920.

Cette prise en charge n'était, toutefois, que provisoire. Elle ne devait devenir définitive qu'au fur et à mesure de la signature des contrats de vente des bâtiments cédés.

Les dits contrats étaient au nombre de trois :

1° Une convention générale passée entre le Gouvernement français et les Armateurs;

2° Une convention particulière pour chaque navire;

3° Une annexe à ce dernier contrat, indiquant les conditions dans lesquelles s'effectuerait le paiement de chaque bâtiment vendu.

Ces diverses conventions étaient libellées ainsi qu'il suit :

I

CONVENTION GÉNÉRALE POUR LA VENTE DES NAVIRES

EX-ENNEMIS AUX ARMATEURS FRANÇAIS

Entre :

Le Gouvernement français, représenté par le Ministre des Finances et le Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux Publics chargé des Ports, de la Marine Marchande et des Pêches.

D'une part,

Et les Armateurs français.

D'autre part,

Au sujet de la vente des 150.000 tonneaux de navires ex-ennemis que la Grande-Bretagne s'engage à céder à la France suivant l'accord signé le 22 avril 1920 à Londres par les représentants des Gouvernements britannique et français.

1° Le Gouvernement français pose en principe que la priorité est donnée aux armateurs ayant perdu des navires du fait de la guerre pour l'achat des navires que la Grande-Bretagne cède au Gouvernement français, en exécution de l'accord signé à Londres le 22 avril 1920.

2° Les armateurs français ayant droit d'achat désigneront un représentant unique muni des pouvoirs réguliers annexés à la présente convention, qui lui permettront de traiter en leur nom avec le Gouvernement français. Ce représentant sera chargé de toutes les négociations entre les différents services du Gouvernement et de l'armement pendant la durée de l'application du contrat.

3° La valeur des navires est déterminée d'un commun accord par M. Cassagnol, Commissaire du Gouvernement au siège social des Compagnies de Navigation subventionnées, représentant désigné par le Gouvernement français et par M. de Lubersac, représentant désigné par les armateurs. Dans le cas où les arbitres ne pourraient pas arriver à s'entendre, le représentant du Gouvernement français et le représentant des armateurs nommeront un tiers arbitre dont la décision sera sans appel et obligatoire pour les deux parties en présence.

Les bases d'évaluation seront celles du marché anglais fournies par la Maison Kellock, expert de l'Amirauté britannique. Au cas où la valeur fixée différerait de celle qui sera ultérieurement arrêtée par la Commission des Réparations, les ajustements de prix nécessaires, compte tenu de tous frais éventuels, seront faits pour chaque navire sur les paiements restant à effectuer par les armateurs après la décision de la Commission des Réparations.

4° La livraison se fera dans un port de France au premier retour de chaque navire après la signature de l'acte de vente.

5° L'acte de vente pour chaque navire est signé par le représentant des armateurs et par l'acquéreur. La livraison du navire ne sera consentie qu'après apposition de ces deux signatures.

Les paiements à effectuer seront faits en francs au cours de la livre sterling au jour fixé par le contrat pour

chacun des paiements, conformément à la formule ci-annexée du dit contrat de vente qui sera exécuté par les parties intéressées.

L'acte de vente devra être signé avant le pour tous les navires qui auront pu être visités en France avant cette date; pour les navires qui n'auraient pu être visités avant le l'acte de vente devra être signé au plus tard 20 jours après le déchargement du navire dans un port de France.

6° Le représentant des armateurs et l'acquéreur rempliront les formalités nécessaires pour subroger l'Etat dans les bénéfices des polices d'assurances qui devront être contractées pour une valeur au moins égale à la valeur restant due des navires livrés aux acheteurs. Ils donneront pour cette valeur restant due des garanties de banque qui comporteront engagement formel cautionnant le paiement à l'Etat du montant différé du prix. Les noms des Banques intervenant, ainsi que la forme et l'étendue des engagements pris par elle, seront soumis, avant signature de chaque contrat, à l'agrément du Ministre des Finances.

7° Le représentant des armateurs devra justifier auprès du Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande qu'un accord avec le Sous-Secrétaire d'Etat au Ravitaillement a été passé, assurant les transports destinés à ce service par les navires en question.

8° Le représentant des armateurs donnera garantie au Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux Publics chargé des Ports, de la Marine Marchande et des Pêches, que les droits des Etats-Majors et équipages seront sauvegardés dans toute la mesure du possible.

9° Le contrat de vente est soumis aux conséquences de l'application éventuelle de la clause 7 de l'accord franco-britannique du 22 avril 1920, qui se résume ainsi :

La France s'engage à ne choisir les navires entièrement disponibles et qui doivent constituer la part régu-

lière lui revenant d'après l'accord Wilson-Lloyd George, que parmi ceux qui sont actuellement gérés par elle.

Néanmoins, il n'est pas possible d'affirmer, dès maintenant qu'une autre Puissance ne choisira pas un ou plusieurs des navires lui revenant parmi ceux actuellement gérés par la France. S'il en était ainsi, la France aurait le droit de choisir des navires de même valeur en remplacement de ceux qui lui auraient été enlevés pour reconstituer sa part régulière. La Grande-Bretagne s'engage d'ailleurs en ce qui la concerne, à ne pas choisir, pour sa part, de navires, parmi ceux revenant régulièrement à la France, ou parmi ceux qu'elle lui vend.

Il a été, en outre, verbalement convenu que la Grande-Bretagne s'efforcerait d'éviter que d'autres Puissances choisissent les navires leur revenant, parmi ceux visés ci-dessus.

Au cas où cette clause jouerait, l'acheteur serait remboursé par le Gouvernement français des sommes versées et des intérêts payés et de la somme forfaitaire fixée pour les réparations, intérêts compris.

Il aurait droit à prendre un nouveau navire parmi ceux remis à la France par la Commission des Réparations, ceci moyennant paiement du prix de ce nouveau navire dans les conditions indiquées ci-dessus.

Fait en triple expédition à Paris, le.....

Le Ministre des Finances,

Le Sous-Secrétaire d'Etat
au Ministère des Travaux
Publics, chargé des Ports,
de la Marine Marchande et
des Pêches,

L'Acquéreur,

Le Représentant
des Armateurs,

II

CONTRAT DE VENTE DES NAVIRES EX-ENNEMIS
AUX ARMATEURS FRANÇAIS

Passé ce 1920 entre le
Gouvernement français représenté par le Ministre des Fi-
nances et le Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Tra-
vaux Publics chargé des Ports, de la Marine Marchande
et des Pêches (ci-après appelé le vendeur).

D'une part,

Et MM et de Lubersac
(représentant des armateurs) comme stipulé à la clause 2
de la note annexée (ci-après appelés acquéreurs) agissant
par délégation de

D'autre part,

1° Le vendeur s'engage à céder et l'acquéreur s'en-
gage à acheter le vapeur..... classé.....
d'environ.....tonneaux de jauge brute avec tous
les approvisionnements entamés, accessoires, rechanges
et équipements appartenant à ce vapeur, pour la somme
de livres.....somme fixée et soumise à des ajuste-
ments comme il est dit à l'article 3 de la convention géné-
rale.

2° Le prix d'acquisition du dit vapeur sera payé
comme suit :

33 1/3 % de la valeur totale du navire déterminée par
les experts à sa livraison, dans les conditions prévues à
l'article 4 ci-après.

24 % de la valeur totale du navire par acompte de 6 %
tous les six mois pendant la première année et la deuxième
année.

30 % de la dite valeur par acompte de 10 % payable
tous les six mois pendant la troisième année et le pre-
mier semestre de la quatrième année.

12 1/3 % de cette valeur à la fin de la quatrième année.

L'acquéreur a le droit, sur préavis de 15 jours donné par écrit au vendeur, de se libérer à une date quelconque de tout ou partie du solde restant et des intérêts échus.

Les sommes dues par l'acquéreur seront productives d'intérêt à compter de la livraison du navire, comme il est dit au paragraphe 4 ci-dessous, à un taux annuel qui sera de 2 % l'an, au-dessus du taux des avances de la Banque de France et exigible tous les six mois à compter de la date de la signature du présent acte de vente.

Les représentants des armateurs et l'acquéreur s'engagent à remplir les formalités nécessaires pour subroger l'Etat dans les bénéfices des polices d'assurances qui devront être contractées pour une valeur au moins égale à la valeur restant due des navires livrés aux acheteurs.

Ils s'engagent également à donner une garantie de Banque pour cette valeur restant due.

3° Le vendeur s'engage à remettre le vapeur dans l'état où le Gouvernement allemand était tenu de le livrer aux Alliés, c'est-à-dire en bon état de navigabilité garanti par le certificat première cote d'inspection du Lloyd ou du Véritas. Si le navire est reconnu en bon état de navigabilité, les frais de visite seront supportés par l'acquéreur. Si le navire n'est pas reconnu en bon état de navigabilité après l'inspection du Lloyd ou du Véritas, les frais de visite et de mise en état seront déterminés à forfait conjointement par l'expert du Gouvernement et par l'expert de l'armateur. Le montant de ces frais viendra en déduction de la somme à payer par l'acquéreur au titre de premier et de deuxième versement, à charge pour lui d'assurer les dites réparations; un délai forfaitaire sera fixé par les experts pour la durée de ces réparations.

4° Le vapeur sera considéré comme prêt à livrer :

a) Pour les vapeurs en bon état de navigabilité, aussitôt qu'aura été délivré le certificat de cote, première classe

du Lloyd et du Véritas et qu'aura été dressé contradictoirement l'état des lieux.

b) Pour les vapeurs non reconnus en bon état de navigabilité aussitôt qu'aura été dressé l'état des lieux et après la ratification du procès-verbal des experts fixant le prix forfaitaire des réparations comme stipulé à la clause 3 ci-dessus. Toutefois, le paiement des 33 1/3 % n'aura lieu pour cette catégorie de vapeurs qu'à l'expiration du délai forfaitaire fixé pour la durée des réparations.

5° Immédiatement après le paiement des 33 1/3 % du prix d'acquisition du navire conformément à la clause 2, et sur production des garanties, comme susdit, le vapeur sera remis définitivement à l'acquéreur qui en prendra l'entière responsabilité, avec ses approvisionnements entamés, ses accessoires de rechange et son équipement.

Cette remise sera faite sous réserve de l'application éventuelle de la clause 7 de l'accord franco-britannique du 22 avril 1920 comme il est dit dans la convention générale.

6° Tout le charbon de soute et les approvisionnements non entamés pour lesquels l'ordre d'embarquement aura déjà été donné au moment de la livraison du navire seront payés par l'acquéreur au prix coûtant du marché du port et au jour où la livraison sera faite.

7° La livraison comprendra tous les certificats de classification, ancres, chaînes, plans, spécifications, modèles ou rechanges en la possession des vendeurs se rapportant exclusivement au vapeur ainsi que le ou les chronomètres.

8° L'acquéreur s'engage à respecter l'accord conclu avec le Sous-Secrétaire d'Etat du Ravitaillement comme il est prévu à l'article 7 de la convention générale ainsi

qu'à l'article 8 de cette même convention relative aux Etats-Majors et aux équipages.

9° Toute contestation qui surgirait au sujet de l'application du présent contrat sera soumise à la décision de deux arbitres à Paris, dont l'un sera désigné par le vendeur et l'autre par l'acquéreur. Dans le cas où ces arbitres ne pourraient pas arriver à s'entendre, le représentant du Gouvernement français et le représentant des Armateurs nommeront un tiers arbitre dont la décision sera sans appel et obligatoire pour les deux parties en présence, les bases d'évaluation restant celles prévues à l'article 3 de la convention générale.

10° Les frais accessoires autres que ceux prévus à l'article 3 auquel pourra donner lieu le présent contrat et notamment les droits de timbre et d'enregistrement seront à la charge de l'acquéreur.

Fait en triple expédition à Paris, le.....

Le Ministre des Finances, Le Sous-Secrétaire d'Etat
au Ministère des Travaux
Publics, chargé des Ports,
de la Marine Marchande et
des Pêches,

L'Acquéreur,

Le Représentant
des Armateurs,

III

VAPEURS EX-ENNEMIS

ANNEXE

Au contrat du.....concernant la vente.....
du vapeur.....

Il a été convenu entre le vendeur et l'acquéreur tels que
dénommés au contrat susvisé que les paiements prévus par
le dit contrat s'effectueraient dans les conditions suivantes :

Date de livraison (ici la date de la prise en charge provisoire.)

Prix de vente provisoire :

Déduction pour réparations :

Cours de la livre au..... (jour de la prise en charge provisoire.)

Montant du premier versement.....
plus les intérêts à 8,50 % depuis le.....
jusqu'au jour du paiement qui doit avoir lieu, au plus tard,
le..... (21 jours après la signature du
contrat).

En outre, les armateurs devront verser à leur représentant, M. de Lubersac, pour être transmise par ses soins à MM. Kellock, la somme de 20 guinées représentant les frais d'évaluation par bâtiment.

Montant du deuxième versement.....
dont 6 % le....., 6 % le.....,
6 % le....., 6 % le....., en plus lors
de chaque paiement les intérêts prévus au paragraphe 2
du contrat.

Montant du troisième versement.....
dont 10 % le....., 10 % le.....,
10 % le....., en plus lors de chaque paiement,
les intérêts prévus au paragraphe 2 du contrat.

Montant du dernier versement le.....

En outre, conformément au paragraphe 3 de la convention générale, la diminution dont bénéficierait l'acquéreur ou l'augmentation dont il serait redevable, sera répartie sur les versements restant à effectuer à compter d'un délai de trois mois consécutifs à la décision de la Commission des Réparations concernant le navire.

Les dates des divers paiements sont indiquées sous réserve de la faculté pour l'acquéreur de se libérer par anticipation ainsi qu'il est dit au paragraphe 2 du contrat de vente.

Les versements par anticipation pourront être calculés, comme le premier paiement, au cours du change, à la date de la livraison, à condition d'être effectués dans le délai de 21 jours, prévu ci-dessus pour le premier paiement et d'être précédés d'un préavis de 15 jours donné par écrit au vendeur.

Les ajustements de prix prévus au paragraphe 3 de la convention générale, pour la valeur de chaque navire, porteront également sur les intérêts des sommes dûes à partir du premier versement.

Au cas où la livraison d'un vapeur aurait lieu le samedi, le cours du change applicable sera, suivant l'usage commercial, celui de la veille vendredi.

Fait en triple expédition à Paris, le.....

Le Ministre des Finances, Le Sous-Secrétaire d'Etat
au Ministère des Travaux
Publics, chargé des Ports,
de la Marine Marchande et
des Pêches.

L'Acquéreur,

Le Représentant
des Armateurs,

Telles sont les conditions auxquelles fut soumise la vente aux armateurs, des 150.000 tonneaux de l'accord Maclay-Bignon.

Comment les dits contrats furent-ils exécutés ?

Dès le mois d'avril 1920, les grandes lignes de la Convention générale, dont nous venons de donner le texte, ayant été arrêtées d'un commun accord entre l'Administration et le représentant des armateurs, il fut décidé de faire procéder, sans retard, à l'estimation des navires qui devaient être vendus.

Au mois de juillet suivant, MM. Kellock, courtiers désignés comme experts par les Gouvernements français et britannique, firent connaître les résultats de leurs travaux. Mais l'évaluation donnée aux bâtiments que concernaient ces travaux était tellement exagérée, tellement hors de proportion avec la valeur réelle des unités considérées, qu'elle souleva immédiatement les protestations des armateurs. Le prix estimatif moyen de la tonne de jauge brute des bâtiments en question ressortait, en effet, à £ 42-3-5, alors que la valeur moyenne des bâtiments ex-ennemis attribués à la Grande-Bretagne ne dépassait pas £ : 20 la tonne. La différence de traitement était vraiment trop considérable pour que le Gouvernement ne fit pas droit aux réclamations des intéressés. Le 17 août 1921, il fit donc connaître au représentant des armateurs qu'il avait décidé d'appliquer aux navires composant les 150.000 tonneaux de navires rétrocédés, de nouveaux prix provisoires bien inférieurs, comme le montre le tableau que nous donnons plus loin, à ceux résultant de l'évalua-

tion Kellock. Ces prix, tout en se rapprochant, d'une manière sensible, de la valeur réelle des unités vendues, étaient encore, en réalité, trop élevés, mais les armateurs n'en consentirent pas moins à effectuer, sur ces bases, les paiements prévus aux contrats, en attendant que la Commission des Réparations eût statué définitivement.

Pendant près de deux années, les choses en restèrent là. A maintes reprises, les armateurs qui s'étaient portés acquéreurs du tonnage rétrocédé par l'Angleterre, demandèrent à l'Administration d'intervenir auprès du service maritime de la Commission des Réparations pour que le prix de chacun des vapeurs composant les 150.000 tonneaux fut fixé d'une façon définitive. Mais toutes les démarches entreprises dans ce sens demeurèrent sans résultat. C'est alors que, les réclamations des intéressés se faisant plus pressantes, le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande fit connaître, le 25 mai 1923, au Comité Central des Armateurs de France qu'il acceptait que les bâtiments vendus lui fussent réglés suivant un forfait qui, établi « en tenant compte des principes adoptés « par les Puissances alliées au cours de la Conférence « de Spa » visait « à ne pas faire supporter aux acheteurs de la tranche des 150.000 tonneaux des charges « plus lourdes que celles qui incombent aux armateurs « étrangers ayant acquis des navires ex-ennemis. » Ces prix constituaient, par rapport à l'évaluation Kellock, une réduction dépassant parfois 75 %, ainsi que l'indique le tableau ci-après :

NOMS des Navires	Valeur KELLOCK	PRIX provisoire fixé par le Gouvernement Français	PRIX forfaitaire définitif demandé par le Gouvernement Français
	£	£	£
LARACHE	99.500	31.157,9	34.800- 8-0
NESTOR	87.250	29.371,5	30.411-18-0
PECHELBRONN..	285.000	104.378,47	78.988- 0-0
PORTICI.....	100.000	39.010,4	35.714-10-0
TETUAN.....	107.500	42.924,5	36.937- 8-0
BREMEN	65.700	14.562	17.644- 6-0
TENERIFFA.....	117.500	48.453,2	28.246-16-0
ARUCAS	125.000	47.534,8	29.190-10-0
GENUA.....	130.000	54.929,2	41.317- 6-0
LUISE.....	95.000	28.507,6	27.114-14-0
LULU BOHLEN...	140.000	54.614,5	39.692- 2-0
MALAGA	135.000	57.041,8	43.022-10-0
RENSBURG.....	175.000	66.489,5	61.510-18-0
WAREGGA	170.000	71.830,4	54.383-14-0
WARUNDI.....	172.000	72.886,8	62.145-10-0
ALTENBURG.....	295.000	Coulé et payé : frs 7.700.000 par les Assureurs	
WALDECK	310.000	130.984,9	107.078- 0-0
FRANKENWALD.	162.500	56.864	43.323- 6-0
PRINZ-REGENT ..	207.500	72.309,6	40.099- 8-0
BURGERMEISTER	183.500	62.169,8	35.508-10-0
GOEBEN.....	320.000	119.257,6	64.622- 8-0
USAMBARA	130.000	40.268	47.853-10-0
IRMFRIED.....	95.000	32.094	29.476-18-0
SCHARNHORST...	345.000	103.727,5	101.823-16-0

NOMS des Navires	Valeur KELLOCK	PRIX provisoire fixé par le Gouvernement Français	PRIX forfaitaire définitif demandé par le Gouvernemen Français
	£	£	£
JAVA.....	321.750	132.683,3	118.600-14-0
MEININGEN	300.000	126.759,6	109.607-10-0
RAIMUND	270.000	114.083,6	119.366- 8-0
REMSCHIED	300.000	130.970	137.725- 4-0
MENES	300.000	123.710,4	109.037-16-0
PARNASSOS	154.000	60.076	50.081-14-0
SIERRA VENTANA	287.000	127.795,4	164.481-12-0
THERESE HORN..	195.000	78.441,9	51.734-12-0

Les prix proposés étaient, dans l'ensemble, satisfaisants, et les armateurs acceptèrent, presque tous, l'offre de règlement forfaitaire qui leur était faite par l'Administration. Seuls, les prix demandés pour deux navires, — dont le *Sierra Ventana*, — furent considérés, par les Compagnies attributaires des dits navires, comme manifestement exagérés. D'où provenait cette exagération ? D'une erreur évidente de classement.

Une fois en possession de la flotte allemande, la Commission des Réparations avait, en effet, en vue de leur répartition entre les Alliés, rangé les bâtiments livrés en quatre grandes catégories. Dans la catégorie I, elle avait fait rentrer les vapeurs ayant une vitesse égale ou supérieure à 12 nœuds; dans la catégorie II, ceux ayant une vitesse inférieure à 12 nœuds; dans la catégorie III, les voiliers; dans la catégorie IV, les bâtiments de pêche.

Puis, dans le but de déterminer aussi exactement que possible le montant des sommes à porter au crédit de l'Allemagne et au débit des Alliés, conformément à l'accord de Spa, la commission avait fait une seconde classification basée sur les différents types de navires.

Elle avait assigné le type A aux paquebots « monstres » et aux navires rapides de types spéciaux; le type B, aux paquebots proprement dits; le type C, aux vapeurs mixtes; le type D, aux cargos ayant une jauge brute égale ou supérieure à 2.000 tonneaux; le type E, aux cargos à itinéraire irrégulier d'au moins 2.000 tonnes de jauge brute; le type F, aux petits cargos, le type G, aux bateaux de pêche, le type H, aux voiliers, le type M, aux bâtiments ne rentrant dans aucune des catégories précédentes.

Or, si l'on prend le cas du *Sierra Ventana*, on constate que ce vapeur a été classé au nombre des navires rentrant dans la catégorie I-B, alors qu'il s'agit, en réalité, d'un paquebot mixte faisant, au plus, 10 nœuds en vitesse normale. Il aurait donc dû être placé dans la catégorie II-C. Il y a là une erreur manifeste dont il appartient à l'Administration de réclamer la correction. Malheureusement, si, comme la chose est d'ailleurs peu vraisemblable, la Commission des Réparations se refusait à donner suite à cette demande, il paraît fort douteux que la Compagnie attributaire puisse prendre prétexte de ce refus pour demander l'annulation du Contrat de Vente du *Sierra Ventana*, les décisions de la Commission des Réparations ne pouvant donner lieu à aucun recours devant les tribunaux. La seule cause d'annulation semble résider, pour

ce navire, dans la différence signalée précédemment, entre le tonnage rétrocedé par la Grande-Bretagne à la France en vertu de l'accord du 22 avril 1920, et celui vendu comme tel aux Armateurs.

Si, maintenant, l'on compare, par catégories de navires, le prix moyen de la tonne de jauge brute tel qu'il ressort du prix demandé, pour chaque bâtiment, par le Gouvernement français, à celui résultant de l'évaluation Kellock, on constate que le pourcentage de réduction du premier prix par rapport au second varie, comme l'indique d'ailleurs le tableau ci-dessous, entre 57 et 85 % :

CATÉGORIES (1)	PRIX estimatif KELLOCK	PRIX définitif (Gouvernement Français)	Pourcentage de réduction du 2 ^e Prix par rapport au 1 ^{er}
	€	€	
B	37,95	16	57,84 %
C	44,11	6,6	85,04 %
D	42,70	16,21	62,04 %
E	42,54	12,51	70,60 %
F	55,94	18,9	66,22 %
M	58,15	16,1	72,32 %

(1). Dans la catégorie B ont été classés : *Scharnhorst* et *Sierra Ventana*.

Dans la catégorie C ont été classés : *Prinz-Regent*, *Burgermester*, *Goeben*.

Dans la catégorie D ont été classés : *Rendsburg*, *Warundi*, *Altenburg*, *Waldeck*, *Java*, *Meiningen*, *Raimund*, *Remscheid*, *Menès*.

Dans la catégorie E ont été classés : *Teneriffa*, *Arucas*, *Genua*, *Luisse*, *Lulu Bohlen*, *Malaga*, *Waregga*, *Frankenwald*, *Irmfried*, *Therese Horn*, *Usambara*, *Parnassos*.

Dans la catégorie F ont été classés : *Larache*, *Nestor*, *Portici*, *Tetuan*, *Bremen*.

Dans la catégorie M a été classé : *Pechelbronn*.

*
* *

Restent les 350.000 tonneaux attribués directement à la France, par la Commission des Réparations ou rétrocédés à cette dernière, par l'Angleterre, en vertu d'accords franco-britanniques.

A l'exception, d'une part, des 13 chalutiers ex-allemands qui furent vendus, dès 1920, par les soins de l'Administration de l'Inscription Maritime, — nous verrons plus loin dans quelle conditions, — d'autre part, de l'*Ingo* qui fut attribué à la Compagnie Marseillaise de Navigation à Vapeur (Cie Fraissinet) en remplacement du *Balkan*, navire perdu par elle au cours de la guerre, tout le tonnage ex-ennemi dont la France avait acquis la propriété fut, contrairement à ce qui, comme nous l'avons vu, semble bien avoir été l'esprit des négociateurs du Traité de Versailles, incorporé dans la Flotte d'Etat. Mais lorsque, par la loi du 9 août 1921 (1), la liquidation de cette Flotte d'Etat eut été décidée, il fallut vendre les navires ex-allemands. Ce sont les conditions dans lesquelles s'effectua cette vente que nous allons étudier.

(1). Les articles de la loi du 9 août 1921, visant la vente des navires ex-ennemis faisant partie de la Flotte d'Etat étaient les suivants :

.....
ART. 2. — Le ministre des Travaux publics disposera, d'accord avec le ministre des Finances, au mieux des intérêts du Trésor, mais sous réserve de l'approbation des contrats par les Chambres :
.....

3° de tous navires de commerce appartenant à l'Etat ou susceptibles de devenir sa propriété, par application des dispositions des traités de paix et de contrats antérieurs.

Les opérations de vente devront être terminées le 31 juillet 1923.

ART. 3. — Tout navire de la flotte d'Etat vendu, s'il est l'objet de revente pendant une période de cinq années, ne pourra être revendu qu'aux conditions suivantes :

Lors des discussions qui précédèrent, à la Chambre des Députés, le vote de la loi précitée, M. Rio, Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, déclara que la liquidation de la Flotte d'Etat se ferait « en bloc » et non par « petits paquets », l'adoption de cette dernière méthode ne pouvant avoir pour conséquence que de laisser, aux mains de l'Administration, toutes les vieilles unités difficiles à exploiter.

Le Comité de liquidation, créé par l'arrêté interministériel du 26 septembre 1921, commença alors par faire la discrimination du tonnage à vendre. Il posa en principe que les vapeurs et les chalands en acier, ainsi que les remorqueurs, seraient réservés à l'armement français, tandis que les voiliers ex-allemands pourraient être vendus à des étrangers. D'autre part, il accepta également, sur l'intervention du Ministère des Colonies, que 12 paquebots et paquebots mixtes déterminés, ayant une jauge brute de 82.435 tonneaux, soient prélevés sur les vapeurs en acier pour être affectés aux lignes postales les plus démunies, et particulièrement à celles d'Extrême-Orient.

1° L'autorisation préalable de la vente sera donnée par le Sous-Secrétaire d'Etat à la Marine Marchande ;

2° Le bénéfice net réalisé par l'acquéreur sur le prix payé par lui à l'Etat sera partagé par moitié entre ce dernier et le dit acquéreur ;

3° Toute dissimulation de prix sera frappée d'une peine d'un an à cinq ans de prison et d'une amende égale au triple de la partie de prix qui aura été dissimulée.

ART. 4. — Sont dispensés du droit de timbre et enregistrés gratis les actes de cession par l'Etat de navires provenant de la flotte d'Etat à une association coopérative de marins qui aurait été déclarée adjudicataire.

.....

A la suite de la publicité qui fut faite autour de la liquidation de la Flotte d'Etat, le tonnage réservé à l'armement français fit l'objet d'offres d'achat nombreuses, tant de la part d'entreprises de navigation importantes que de la part d'armateurs isolés et même de groupements divers. Mais, sur ces offres, trois seulement visaient la totalité de la flotte ou un lot important de bâtiments. C'étaient :

1° L'offre de la Fédération Nationale des Syndicats Maritimes;

2° Celle du Capitaine au long-cours Barbeau;

3° Celle de la Société les « Armateurs Français », laquelle représentait, en la circonstance, 40 entreprises maritimes.

Finalement, de ces propositions, la dernière seule, qui portait sur 385.000 tonnes dw. de vapeurs en acier (sur un total de 550.000 tonneaux de port en lourd), retint l'attention. Elle présentait toutes les garanties désirables, — ce qui n'était pas le cas des deux autres, — et contenait, d'autre part, acceptation du mode d'évaluation des navires, tel qu'il avait été établi par la Commission technique du Comité de liquidation de la Flotte d'Etat.

A ce sujet, il est intéressant de connaître comment la Commission entendait procéder et, pour cela nous ne croyons mieux faire que de reproduire ici le texte d'une note émanant du Sous-Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande et qui se trouve dans le remarquable rapport fait, en 1922, par M. Morinaud, Député, au nom de la Commission de la Marine Marchande, chargée d'exami-

ner le projet de loi portant approbation des contrats de vente des navires de la Flotte d'Etat (rapport n° 5.247, pages 9 et 10).

« La Commission technique du Comité de liquidation
« de la Flotte d'Etat, chargée d'évaluer les navires de la
« Flotte d'Etat, a opéré de la façon suivante : elle a ex-
« primé la valeur de chaque navire en prenant une unité
« type : le prix de base de la tonne de port en lourd du
« cargo neuf de 6.000 tonnes. Soit un navire équivalent,
« par exemple, à 3.537 tonnes de cargo neuf de 6.000 ton-
« nes. Son prix était 3.537 fois le prix de base de la tonne
« de port de cargo neuf de 6.000 tonnes. Ce prix de base
« — qui variait d'un mois à l'autre — n'a pas été fixé
« par la Commission technique, son évaluation étant une
« question commerciale et non technique.

« Pour exprimer le tonnage d'un navire en tonnes de
« cargo neuf de 6.000 tonnes, la Commission technique
« a établi un certain nombre de coefficients.

« 1° COEFFICIENT DE VIEILLISSEMENT. — La Com-
« mission est partie des prix offerts et réalisés en Angle-
« terre dans les ventes de lord Inschape, en 1921, et a
« établi une courbe de dépréciation des navires suivant
« l'âge, d'où l'on a déduit les coefficients portés dans la
« première colonne d'un tableau intitulé « Barème des
« prix suivant l'âge ». Par exemple, un cargo de 6.000
« tonnes et de 5 ans d'âge a pour coefficient 0,733, cela
« signifie que son tonnage équivaut à :

$$6.000 \times 0,733 = 4.408 \text{ tonnes}$$

« de cargo neuf de 6.000 tonnes et, si le prix de base de
« la tonne de cargo neuf de 6.000 tonnes est P, sa valeur
« est 4.408 P.

« 2° COEFFICIENT DE TONNAGE. — Les navires de
« faible tonnage coûtent plus cher la tonne que les na-
« vires de fort tonnage, il y a donc à apporter une cer-
« taine majoration, augmentant lorsque le tonnage dimi-

« nue. D'où une seconde série de coefficients qui sont les
« suivants :

Cargos de 6.000 tonnes. Coefficient : 1.

—	5.000	—	—	1,085
—	4.000	—	—	1,100
—	3.000	—	—	1,210
—	2.000	—	—	1,400
—	1.000	—	—	1,730

« Cela signifie que si la tonne de cargo neuf de 6.000
« tonnes vaut P, la tonne de cargo neuf de 3.000 tonnes
« vaut 1,210 P.; autrement dit 1 tonne de cargo de 3.000
« tonnes vaut 1,210 tonnes de cargo de 6.000 tonnes. Cela
« étant, la valeur d'un cargo de 3.000 tonnes et de cinq
« ans d'âge sera :

$$3.000 \times 0,733 \times 1,210 \times P$$

« Le prix de la tonne de cargo au-dessus de 6.000 ton-
« nes est le même que celui des cargos de 6.000 tonnes
« Pour les tonnages intermédiaires, le coefficient est obte-
« nu par interpolation.

« Une table à double entrée, formée par le barème pré-
« cité, donne le coefficient correspondant à la fois à l'âge
« et au tonnage.

« Il a été vérifié, par les ventes ultérieures en Angle-
« terre, que les coefficients étaient convenablement éta-
« blis.

« 3° COEFFICIENT DE TYPE. — La Flotte d'Etat
« comportait un certain nombre de cargos intermédiaires
« entre le cargo type et le cargo mixte et, pour la fixation
« de leur valeur de vente, il importait d'affecter les coef-
« ficients ci-dessus mentionnés d'un nouveau facteur
« d'augmentation.

« La Commission adopta, à cet effet, le coefficient de
« majoration suivant, présenté par le Bureau Véritas.

$$K = 0,55 + 0,7 \frac{JB}{PL}$$

JB, tonnage brut.
PL, portée en lourd.

« 4° AUTRES COEFFICIENTS. — D'autres causes influent sur la valeur du navire.

« *Coefficient de vitesse* donné par la formule :

$$V \\ \sqrt{VL-0,5}$$

(V. vitesse normale; L. longueur du navire)

« Ce coefficient est égal à un dans le cas normal.

« *Coefficient de visite* déterminé d'après le temps écoulé depuis la dernière visite annuelle d'un registre de classification et l'époque de l'évaluation du navire.

« *Coefficient d'état général* tenant compte des déficiences particulières, avaries, réparations mentionnées.

En multipliant le port en lourd de chaque navire par le prix de base et le coefficient final, (le produit des divers coefficient sus-indiqués), on obtient la valeur du bâtiment.

Si, toutefois, la Société « Les Armateurs Français » consentit à ce que cette valeur fut déterminée comme il vient d'être dit, elle déclara, au nom de ses mandants, subordonner son offre d'achat à l'acceptation, par l'Administration, du prix de base de 400 francs la tonne de cargo neuf de 6.000 tonnes dw., chiffre correspondant, à peu de chose près, tant aux prix moyens des ventes commerciales de navires, qu'à celui des ventes de bâtiments ex-ennemis effectuées, en Angleterre, par lord Inchcape.

Le Comité de liquidation, après vérification de l'exactitude des raisons invoqués par les Armateurs, donna son accord sur le prix de base proposé.

Ainsi que nous l'avons dit, l'offre des « Armateurs Français » était d'autant plus intéressante qu'elle visait les trois quarts environ des navires réservés à l'armement français. Mais si le Gouvernement voulait liquider entièrement la Flotte d'Etat, il lui fallait tenir compte des propositions émanant d'armateurs ou d'entreprises non représentés par la Société susvisée. Ces propositions, qui concernaient 31 navires, ayant ensemble un port en lourd de 141.544 tonneaux, furent donc examinées par le Comité de liquidation et aboutirent finalement à l'attribution, dans des conditions que nous indiquerons plus loin, de 18 bâtiments d'un port en lourd global de 93.163 tonneaux.

Une fois les offres d'achat sélectionnées, il fallait procéder à la répartition des navires qu'elles visaient. Des négociations s'ouvrirent entre, d'une part le Comité de liquidation de la Flotte d'Etat et la Société « Les Armateurs Français », d'autre part le dit Comité et les entreprises d'armement qui ne faisaient pas partie du Consortium.

Ces négociations aboutirent à l'attribution au Consortium de 72 navires ayant un port en lourd de 280.207 tonneaux, navires qui furent vendus dans les conditions fixées par la Convention passée le 23 novembre 1921 entre l'Etat et la Société « Les Armateurs Français ». Les principales dispositions de ce contrat étaient les suivantes :

Prix de base :

Les prix payés pour chacun des navires vendus devaient être obtenus en appliquant au prix de base de 400 francs

la tonne d. w., prix choisi comme valeur d'un vapeur-neuf de 6.000 tonnes d. w. (art. 2, § 1) un coefficient spécial déterminé comme nous l'avons indiqué précédemment.

Conditions de paiement et taux de l'intérêt :

Les acheteurs demandant des délais de paiement obtenaient un crédit de :

6 ans	pour les vapeurs de 20 ans d'âge au moins.
8 ans	— de 10 à 20 ans.
12 ans	— de moins de 10 ans,

sous condition de verser à l'Etat, sur les sommes non-payées, un intérêt annuel de 6 %.

Exceptionnellement, il fut accordé à la Société « Les Armateurs Français », en ce qui concerne les acquisitions effectuées pour son propre compte, un crédit supplémentaire de deux années (art. 2 et 8).

Garanties concernant les paiements échelonnés :

Les armateurs ayant demandé à l'Etat des paiements à crédit devaient :

a) garantir à l'Administration une première hypothèque sur les navires, hypothèque à réduire, chaque année, de la valeur des versements effectués;

b) faire assurer les navires vendus pour une valeur au moins égale à la valeur à récupérer par l'Etat, majorée de 10 %, avec subrogation de l'Etat dans le bénéfice des polices, en cas de perte ou de délaissement;

c) fournir « une garantie subsidiaire donnée par la Société « Les Armateurs Français » dans les limites d'une caisse de garantie, constituée par des versements effectués par chacun des acheteurs, au prorata des achats réalisés à crédit. » Cette caisse a été constituée par des versements faits par les acquéreurs ayant recours au crédit et ce dans la limite de 4 % des sommes à payer à crédit. »

« Lorsque les opérations de crédit seront terminées, le reliquat du fonds de garantie, s'il en existe, sera réparti entre la Société « Les Armateurs Français » et les acheteurs, après une déclaration du représentant de l'Etat donnant décharge à la Société pour sa gestion...

« Au cas d'épuisement du fonds de garantie, la Société « Les Armateurs Français » n'en continuera pas moins à suivre les opérations de recouvrement pour le compte de l'Etat et à ses frais, à moins que l'Etat ne décide d'agir lui-même contre les acquéreurs.

« S'il y a revente du navire, la libération du débiteur devra être immédiate. Toutefois, l'Etat pourra admettre, au moment de la revente, la subrogation de l'acquéreur pour le crédit donné (art. 4). »

Revision du prix des navires en cas d'augmentation de la valeur des navires et de reprise de la prospérité maritime.

Les armateurs ayant eu recours au crédit ont dû accepter de « soumettre chaque année et ce, pendant cinq an-

« nées à compter du 1^{er} janvier 1922, le navire acheté à
« une nouvelle estimation », estimation « opérée par une
« Commission paritaire d'experts composée de six mem-
« bres titulaires et de quatre suppléants et nommée, dès
« à présent, et pour toute une période de sept ans au
« plus, moitié par le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine
« Marchande et moitié par les armateurs que la Société
« les Armateurs Français » a charge de représenter... »

« Cette Commission aura pour objet principal de fixer,
« chaque année, le prix moyen, pendant l'année écoulée,
« à la tonne d. w. sur le marché mondial, du bateau à
« vapeur neuf de 6.000 t. d. w. Ce prix étant déterminé,
« la valeur de chacune des unités achetées sera connue,
« en appliquant à ce prix de base, le coefficient attribué
« au navire au moment de l'achat, diminution faite du
« vieillissement normal au début de l'année. »

.....

« S'il y a plus-value, l'Etat percevra pendant cinq ans,
« en plus des versements annuels, le dixième de la plus-
« value afférente à l'année écoulée.

« S'il y a moins-value du prix de base, l'Etat déduira
« des versements à effectuer pour l'année suivante le
« dixième de la moins-value constatée.

« Pour l'application de ces dispositions, le prix maxi-
« mum de la tonne d. w. qui doit servir de base sera
« Frs : 700 et le prix minimum de Frs : 300.

« Les évaluations sont valables pour une année, sans
« report d'une année sur l'autre des résultats obtenus par
« les calculs effectués.

.....

« En cas de revente autorisée dans les conditions de la
« loi du 9 août 1921, il sera tenu compte pour les verse-
« ments à effectuer par les acheteurs des sommes déjà
« payées à l'Etat au titre des récupérations sans qu'aucun
« intérêt puisse être réclamé pour ces sommes.

« En aucun cas la faculté de libération anticipée ne
« saurait avoir pour effet de permettre aux acquéreurs
« de se libérer pour plus d'une annuité à un prix infé-
« rieur au prix qui correspondrait au prix de base de
« Frs : 400.

« Sous la réserve précédemment exprimée et sur la base
« des prix du présent contrat ou à des prix plus élevés,
« les acquéreurs pourront toujours se libérer définitive-
« ment à la charge d'acquitter, le cas échéant, pour le
« nombre d'années restant à courir jusques et y compris
« la cinquième, mais sur la base des prix de l'année pour
« laquelle sera demandé le versement anticipé, les som-
« mes qui pourraient être dues à l'Etat, au titre de la
« récupération contractuelle (art. 5). »

.....

En exécution de ce contrat, les navires ex-allemands indiqués ci-après furent vendus aux armateurs dont les noms suivent, sur la base de 402 francs la tonne d. w. de cargo neuf :

NOMS des Attributaires.	NOMS des Navires	PRIX de vente en francs	CONDITIONS de paiement
C ^{ie} G ^{ie} Transatlan- tique.....	BELGRAVIA	1.348.075 20	8 ans de crédit
	BRISGRAVIA	676.200 »	6 —
	ROVUMA...	2.989.136 »	12 —
	SLAVONIA..	492.008 »	6 —
	KAGERA....	2.585.448 »	12 —
S ^{te} G ^{ie} de Trans- ports Maritimes à Vapeur.....	BURGERMEISTER von MELLE....	648.000 »	Comptant
C ^{ie} F ^{se} de Naviga- tion.....	ELISABETH BROCK....	1.180.400 »	Comptant
S ^{te} Africaine d'Ar- mement	IRMA- WOERMANN	271.080 »	—
Delmas et Vieljeux.	KLIO	360.800 »	—
Charles Leborgne.	KRIBI	1.783.600 »	—
C ^{ie} des Messageries Maritimes.....	MANHEIM.	1.939.200 »	8 ans de crédit
C ^{ie} des Chargeurs Réunis.....	SANTA-ELENA..	1.328.040 »	8 —
S. A. G. A.	SIEGEN.....	282.000 »	Comptant
Lapicque et C ^{ie} ...	TEKIA- BOHLEN...	203.280 »	—
	TITANIA....	671.220 »	12 ans de crédit
C ^{ie} des Vapeurs Français.....	ASSUAN	581.916 »	6 —
S ^{te} "Les Armateurs Français".....	NORA-HUGO	1.349.747 60	10 —
	STINNES...		
	SECONDUS..	2.159.500 »	14 —
S ^{te} Africaine d'Ar- mement	FRIDA HORN	1.166.880 »	Comptant

Vapeurs attribués sous condition d'autorisation de revente

NOMS des Attributaires	NOMS des Navires	PRIX de vente en francs	CONDITIONS de paiement
<i>Vapeurs</i>			
S ^{te} "Les Armateurs Français".....	ARAGONIA...	458.264 80	8 ans de crédit
	FALKENBERG...	154.000 »	8 —
<i>Voiliers</i>			
S ^{te} "Les Armateurs Français".....	POLA.....	511.050 »	14 —
	PRINZ-EITEL FRIEDRICH.	136.450 35	20 —

D'autre part, le *Christian Horn* (4.300 tonneaux d. w.) et le *Viola* (1.650 tonneaux d. w.) furent attribués en remplacement d'unités torpillées au cours de la guerre, le premier à la Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord, le second à MM. Worms et Cie.

Ainsi que nous l'avons dit, le prix de vente des navires ci-dessus fut établi sur la base de 402 *francs* la tonne de cargo neuf. Pourquoi ce chiffre de 402 *francs* alors que la Société « Les Armateurs Français » avait déclaré, comme nous l'avons vu, subordonner ses propositions d'achat à l'acceptation, par le Comité de liquidation, du taux de 400 frs la tonne d. w. de cargo neuf ? Pour la raison suivante :

Lorsque les armateurs faisant partie du Consortium indiquèrent les noms des bâtiments qu'ils se déclaraient prêts à acheter, il se produisit ce fait, facile à compren-

dre, qu'un certain nombre d'unités réclamées par eux furent également revendiquées par les armateurs non affiliés au Groupement. Si l'accord se fit rapidement pour les navires qui faisaient l'objet, de la part du Groupement, d'offres supérieures à celles des autres armateurs, il n'en fut pas de même pour 8 vapeurs que les armateurs non adhérents se déclaraient prêts à acquérir à un prix plus élevé que celui offert par le Consortium. Au nombre de ces vapeurs se trouvaient le *Klio*, l'*Irma-Woermann*, le *Kagera* et le *Kribi*. Les offres des armateurs non affiliés étaient respectivement de 500.000, 322.000, 2.760.250 et 1.837.500 francs, tandis que celles des adhérents au Consortium n'étaient que de Frs : 356.400, 265.680, 2.567.288 et 1.770.600. Il en résultait une différence, pour les seuls bâtiments ex-allemands, de Frs : 459.782 et pour les 8 unités susvisées, de 980.383 fr. 20.

Que faire ? Le Consortium ayant déclaré qu'il tenait absolument à obtenir la propriété des bâtiments en question, le Sous-Secrétaire d'Etat, craignant une dissociation du Consortium, s'inclina. Mais le Comité de liquidation obtint, à titre de compensation, que l'ensemble des offres faites par le Groupement serait majoré de 2 francs par tonne d. w., majoration qui, pour tous les navires achetés par ce dernier (72), devait produire 561.614 frs. D'autre part, le Consortium consentit à abandonner au profit de l'Etat, sauf pour l'*Aragonia*, le droit que lui conférait la Convention du 23 novembre 1921, d'acheter un certain nombre de bâtiments, au nombre desquels figuraient, outre l'*Aragonia*, les vapeurs ex-ennemis *Assuan*, *Belgrano*, *Coesar*, *Kurt-Woermann*, *Neidenfels*, *Orconera*, *Silesia*. Ce renoncement permit à l'Etat de vendre lui-

même ces bâtiments, soit à d'autres armateurs, soit à des étrangers, à un prix tel que la différence entre les Frs : 980.383,20 indiqués plus haut et les 561.614 francs résultant de la majoration de 2 francs par t. d. w. se trouva, à peu de chose près, comblée.

Tout en donnant satisfaction aux armateurs faisant partie du Consortium, l'Etat sauvegardait donc ses propres intérêts.

*
**

Restaient, sur les navires de la première catégorie, 10 navires ex-allemands qui furent vendus par l'Etat à des armateurs non adhérents au Consortium à des prix de base variant entre 400 et 571 francs la tonne de cargo neuf. C'étaient les bâtiments suivants qui devinrent la propriété des armateurs désignés ci-après :

NOMS des Attributaires	NOMS des Navires	PRIX de vente en francs	CONDITIONS de paiement
Coopérative de Capitaines au Long-Cours LALANDE-LEFEVRE.....	EMMI ARP.. HOLLANDIA RUDOLF....	633.360 » 256.250 » 185.000 »	8 ans de crédit 5 — 6 —
C ^{ie} Nantaise de Navigation à Vapeur..	DUALA.....	1.064.000 »	Comptant
Union Maritime de Rouen	EUPHEMIA .	676.200 »	7 ans de crédit
GENOUD, Capitaine au Long-Cours..	IMPERATOR	100.000 »	Comptant
BECCARD, Capitaine au Long-Cours..	DOCTEUR Ad. SCHMIDT	840.000 »	6 ans de crédit

NOMS des Attributaires	NOMS des Navires	PRIX de vente en francs	CONDITIONS de paiement
BECCARD, Capitaine au Long-Cours..	HERCULES .	274.500 »	Comptant
C ^{ie} Algérienne de Navigation.	PROCIDA ...	1.400.000 »	—
S ^{te} Commerciale de Navigation à vapeur.	NEIDENFELS	600.000 »	9 ans de crédit
AUDIBERT, Capi- taine au Long- Cours	SILESIA.....	400.000 »	8 ans de crédit

Jusqu'à présent, aucun réajustement de prix des navires vendus à crédit n'a été effectué.

Ainsi que nous l'avons dit, lorsque nous avons indiqué la manière dont le Comité de liquidation de la Flotte d'Etat avait fait la discrimination du tonnage ex-ennemi à vendre, il avait été convenu que 12 paquebots et paquebots mixtes seraient réservés aux lignes postales qui étaient le plus dépourvues de navires de cette catégorie. D'accord avec le Ministre des Colonies, on décida d'affecter ces bâtiments aux lignes d'Extrême-Orient et les 12 unités en question, qui étaient composées de 11 navires ex-ennemis et d'un bâtiment appartenant à l'Etat, furent vendues à la Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes dans des conditions que nous indiquerons plus loin. Les navires ex-allemands étaient les suivants : *Buenos-Ayres* (9.155 tonneaux de jauge brute), *Cap Arcona* (9.832 tonneaux), *Cap Ortegat* (7.818 ton-

neaux), *Cassel* (7.642 tonneaux), *Freemantle* (5.872 tonneaux), *General* (8.063 tonneaux), *Lucie-Woermann* (4.630 tonneaux), *Prinzessin* (6.387 tonneaux), *Steigerwald* (4.836 tonneaux), *Schleswig* (6.955 tonneaux) et *Wachtfels* (5.809 tonneaux).

Telles sont les modalités suivant lesquelles furent vendus les bâtiments ex-ennemis qui, faisant partie des navires de la Flotte d'Etat réservés à l'armement français, avaient trouvé acquéreurs.

Ceux qui n'avaient pas été vendus furent offerts sur le marché mondial en même temps que les voiliers ex-ennemis.

Parmi les premiers, trois restèrent entre les mains d'armateurs français non adhérents au Consortium. Ce sont le *Main*, le *Belgrano* et le *Batavia* vendus dans les conditions indiquées ci-après :

NOMS des Attributaires	NOMS des Navires	PRIX de vente en francs	CONDITIONS de paiement
Sargos.....	MAIN.....	1.250.000 »	1 an de crédit
Coopérative, S ^{te} Anonyme de Navigation à Vapeur.....	BELGRANO .	410.800 »	6 —
M ^{lle} CHRISTY...	BATAVIA ...	1.260.000 »	6 —

Quant aux autres, ils furent vendus à des armateurs étrangers qui s'en rendirent propriétaires aux prix et conditions de paiement suivants :

NOMS des Attributaires	NOMS des Navires	PRIX de vente en francs	CONDITIONS de paiement
Schubert	BRASILIA...	1.400.000 »	Comptant
Pitaluga	ORCONERA .	110.000 »	—
Arditi	CAESAR	158.000 »	—
Arthur Capel	KURT-WÆRMANN	370.050, 17	—
—	OTAVI	700.000 »	—
Pierrot	WALHALLA	289.695 »	—

Si l'on fait la moyenne des prix de vente de tous ces bâtiments, on arrive à ce résultat que les dits navires ont été vendus à un prix de base moyen de 460 francs la tonne d. w. de cargo neuf. C'était évidemment pour l'Etat un joli résultat.

*
* *

A l'exception du *Prinz Eitel Friedrich* et du *Pola*, qui, comme nous l'avons vu, furent vendus à la Société « Les Armateurs Français », tous les voiliers ex-ennemis, attribués à la France par la Commission des Réparations, furent offerts sur le marché mondial et vendus, partie à des Français, partie à des étrangers, au nombre desquels figuraient des Allemands. On n'a pas manqué de critiquer

cette vente, à nos ennemis de la veille, de bâtiments dont les Alliés avaient exigé la livraison, mais il semble bien que la dite opération n'a pu, en aucune façon, desservir les intérêts du pays. Si l'on considère, en effet, d'une part, que les unités ainsi vendues n'étaient pas susceptibles d'être utilisées par nos propres armateurs, d'autre part que leur cession à des armateurs étrangers autres que des allemands aurait très probablement été suivie d'une revente à ces derniers (il ne faut pas oublier que, à l'époque où nous nous plaçons, l'Angleterre avait déjà vendu à l'Allemagne un certain nombre de bâtiments qui, avant leur livraison, appartenaient à celle-ci), on conviendra qu'il n'y avait aucune raison plausible de tenir les armateurs allemands à l'écart des ventes de voiliers, lesquels trouvèrent acquéreurs dans les conditions suivantes :

NOMS des Attributaires	NOMS des Voiliers	PRIX de vente en francs	CONDITIONS de paiement
<i>Acquéreurs Français</i>			
<i>C^{ie} des Voiliers Dunkerquois ...</i>	WESER.....	161.434 10	Comptant —
	EDMUND....	135.057 »	
<i>Millet - Rosay ...</i>	OPHELIA...	400.000 »	Payés en Bons de cession sur dommages de guerre.
	ONDA.....		
	OMAHA.....		
	FLOTTBECK. NEREIDE...		

NOMS des Attributaires	NOMS des Voiliers	PRIX de vente	CONDITIONS de paiement
<i>Acquéreurs Etrangers</i>			
Arthur Capel....	PAUL.....	123.500 fr.	Comptant
Hugo Lundqvist.. à Mariehamn (Finlande)	MOZART....	4.000 £	—
Gustav. Erickson.. à Mariehamn (Finlande)	HERZOGIN - CECILIE...	4.250 £	—
Schroder Holken and Fischer	NESAIA.....	1.800 £	—
à Hambourg			
Reederei F. Laeisz	PASSAT.....	13.000 £	—
Gesellschaft....	PINNASS....	3.000 £	—
à Hambourg			
White Sea Steam- ship & Trading C ^y L ^{td}	WINTERHUDE...	3.300 £	—
à Londres			
—	NAL.....	2.560 £	—
Vinnen Gebrüder.. à Hambourg	GUSTAV....	2.257 £	—
Hans Hinrich Schmidt	MIMI	2.620 £	—
à Hambourg			
Imossi.....	JERSBECK ..	2.400 £	—
à Gibraltar			
Robert Dollar....	HARVESTEHUDE.	10.000 \$ ^{ca}	—
à San Francisco	HELWING-VINNEN		
	LASBEK....		
	REINBECK..		

(1). Le faible prix obtenu pour ces voiliers s'explique par ce fait qu'il s'agissait de vieux bâtiments immobilisés dans le port Mexicain de Santa-Rosalía, bâtiments dont la Commission des Réparations n'avait pas estimé devoir exiger la livraison en Europe et dont la prise de possession par les Puissances alliées attributaires s'était effectuée sur place.

NOMS des Attributaires	NOMS des Voiliers	PRIX de vente	CONDITIONS de paiement
Robert Dollar ... à San Francisco	OROTAVA... WALKURE.. }	10.200 \$	Comptant
Schroder Holcken et Fischer à Hambourg	GLUCKSTADT...	2.200 £	—
Riedeman à Brême	LISBETH....	115.000 fr.	—
Schroder Holcken et Fischer à Hambourg	HERBERT...	125.000 »	—
Juan Francisco Novion à Valparaiso	ALBERTUS- VINNEN ... CLAUS..... ISEBEK..... POTOSI..... OLIVA	5.500 £ 2.200 £	— —

Le prix de vente des voiliers ex-allemands susvisés correspond à un prix de base moyen identique à celui afférent à la vente des navires en acier à des armateurs étrangers (460 francs la tonne d. w. de cargo neuf). Il y a donc lieu de se féliciter du résultat des ventes précitées, ventes qui n'auraient certainement pas atteint un total aussi élevé si elles avaient été strictement réservées à nos nationaux.

Voyons maintenant dans quelles conditions ont été vendus les 13 chalutiers ex-ennemis attribués à la France par la Commission des Réparations.

Nous avons dit précédemment que la vente de ces bâtiments était déjà chose faite lorsque fut décidée la liquidation de la Flotte d'Etat. Ne pouvant, en effet, songer à les exploiter directement, le Gouvernement français les fit tous mettre en adjudication devant l'Administration de l'Inscription Maritime de Dieppe, — à l'exception toutefois du *Danzig* (251 tonneaux J.B.) qui avait été vendu à la Maison Delpierre, de Boulogne-sur-Mer, suivant un contrat analogue à celui visant les 150.000 tonneaux de l'accord du 22 avril 1920, et moyennant un prix de £ : 3.231-7-0. — Cette adjudication eut lieu le 28 novembre 1920 dans certaines conditions déterminées par un cahier des charges en date du 28 octobre 1920, cahier des charges dont les principales dispositions étaient les suivants :

1° Etaient seuls admis comme soumissionnaires, avec un droit de priorité pour les particuliers et collectivités ayant subi, du fait de la guerre, des pertes en chalutiers :

- a) Les particuliers de nationalité française;
- b) Les Sociétés anonymes ou coopératives ayant leur siège en France et régies par la loi française;
- c) Les établissements publics ou associations reconnues d'utilité publique, les syndicats professionnels ou unions de syndicats professionnels.

2° Les soumissionnaires bénéficiant du droit de priorité précité devaient être servis les premiers, étant entendu toutefois que ce droit ne pouvait s'exercer que sur un nombre de bâtiments fixé, pour chacun d'eux, par une Commission nommée par le Ministre des Finances et le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande.

3° Les adjudications devaient être faites au plus-offrant. Toutefois celles-ci ne devaient être prononcées que si elles atteignaient un minimum déterminé par une Commission nommée par le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, minimum qui, tenu secret, était fixé en livres sterling, sur les bases d'évaluation fournies par la Maison Kellock, expert de l'Amirauté britannique.

Les soumissions devaient être également faites en livres sterling.

4° Le prix augmenté de 5 p. 100 pour frais de vente devait être payé :

a) Par les soumissionnaires privilégiés, en cinq annuités égales, la première payable à la livraison du navire, chacune des autres à un an d'intervalle, étant entendu toutefois que l'acquéreur pouvait se libérer par anticipation ;

b) Par les autres soumissionnaires :

Le premier tiers, et l'intégralité des 5 % pour frais de vente, dans les trente jours de l'adjudication ;

Le deuxième tiers dans les six mois ;

Le dernier tiers dans l'année de l'adjudication.

Le prix devait porter intérêt à partir du jour de l'adjudication au taux des avances de la Banque de France, majoré de 2 p. 100.

5° Enfin il était interdit, pendant un délai de 2 ans, à compter de la livraison, et sauf motif légitime accepté par le Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande, aux adjudicataires privilégiés, d'aliéner les bâtiments achetés par eux sous peine d'un supplément de prix fixé à forfait à la moitié du prix d'acquisition.

Pendant un délai de cinq ans, à compter de la livraison, le navire ne pouvait, en aucun cas, être transféré sous pavillon étranger.

Les 12 chalutiers ex-ennemis qui restaient la propriété de l'Etat furent alors vendus aux conditions suivantes :

NOMS des Navires	Jauge brute	PRIX de vente	NOMS des Attributaires	CONDITIONS de paiement
LOKI.....	249	550.000 »	Laurens à Dieppe	Vendu en 3 annuités
PREGEL....	260	581.000 »	Delpierre & Bourquin à Boulogne-s/-Mer	—
BUNNEMANN ...	251			
KOLDEWEY	236			
MAERKER..	251			
OTTENDORF	238			
SEETENFEL.	261	2.700.000 »	C ^{ie} G ^{de} de Pêches Maritimes et d'approvisionnement en poisson	Vendu Comptant
SPIEKEROOG...	244			
TIETZE.....	243			
WIRTH.....	226			
GEORG HOFFMANN	250			
GRAVENSTEIN...	257	520.000 »	Laurens à Dieppe	Vendu en 3 annuités

Quant aux navires ex-ennemis de la Flotte d'Etat, vendus à la Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes, ils firent l'objet d'un contrat spécial passé

entre l'Etat et cette Société, contrat aux termes duquel leur prix de vente était fixé de la façon suivante :

NOMS DES NAVIRES	Jauge brute	PRIX de vente en francs
STEIGERWALD.....	4.836	2.929.867 50
CAP ARCONA	9.832	6.593.916 »
LUCIE WOERMANN.....	4.630	1.280.086 50
GENERAL.....	8.063	5.377.071 »
BUENOS-AYRES.....	9.155	4.922.925 »
CAP ORTEGAL.....	7.818	2.542.470 »
SCHLESWIG	6.955	1.835.032 50
PRINZESSIN.....	6.387	2.957.461 50
CASSEL.....	7.642	908.718 »
FREEMANTLE	9.615	1.848.002 80
WACHTFELS.....	5.809	2.048.074 »

Il était, en outre, stipulé que la Société paierait le prix de chaque navire sous forme d'annuités égales, calculées de manière que la dernière annuité corresponde à l'année en cours de laquelle le navire atteindrait l'âge de 26 ans, la première année correspondant à l'année 1923.

Enfin, la Société devait payer l'intérêt à 6 % l'an du prix des navires, déduction faite des annuités réglées pour les années précédentes, cet intérêt commençant à courir à la prise en charge de chaque navire par la Société.

Il est inutile de souligner les conditions avantageuses ainsi consenties par l'Etat à la Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes (1). Celles-ci sont indiscutables. Mais on peut alors se demander pourquoi toutes les autres entreprises de navigation et, en particulier, celles effectuant des services considérés comme d'intérêt général, n'ont pas bénéficié de mesures analogues. Il semble bien cependant que toutes ces entreprises eussent dû être traitées sur un pied d'égalité. En adoptant une ligne de conduite identique pour tous ses armateurs, l'Etat aurait, non seulement, accompli un acte de justice, mais surtout donné à ceux auxquels incombe la lourde charge de reconstituer la marine marchande française une aide matérielle et en encouragement des plus précieux.

*
* *

Reste à examiner dans quelle mesure a été appliqué, en ce qui concerne la France, le § 5 de la Partie VIII, Annexe III, du Traité de Versailles.

(1). Ces conditions sont d'autant plus avantageuses que, parmi les 11 navires ex-ennemis vendus par l'Etat à la Société des services contractuels des Messageries Maritimes, il en est 5, les *Général*, *Buenos-Ayres*, *Schleswig*, *Cassel* et *Wachtfels* qui, faisant partie des 150.000 tonneaux rétrocédés par la Grande-Bretagne à la France en vertu de l'accord du 22 avril 1920 (lettre de M. Bignon à Sir Joseph Maclay, en date du 14 décembre 1920), auraient dû être vendus dans les conditions spéciales fixées par le contrat établi pour la vente de ce tonnage aux armateurs.

Ce paragraphe était, comme nous l'avons vu, ainsi conçu :

« Comme mode supplémentaire de réparation partielle,
« l'Allemagne s'engage à faire construire des navires de
« commerce sur les chantiers allemands, pour le compte
« des Gouvernements alliés et associés, de la façon sui-
« vante :

« a) Dans un délai de trois mois à dater de la mise en
« vigueur du présent Traité, la Commission des Répara-
« tions notifiera au Gouvernement allemand le montant
« du tonnage à mettre en chantier dans chacune des deux
« années qui suivront les trois mois ci-dessus mention-
« nés;

« b) Dans le délai de deux ans à dater de la mise en
« vigueur du présent Traité, la Commission des Répara-
« tions notifiera au Gouvernement allemand le montant
« du tonnage à mettre en chantier dans chacune des trois
« années qui suivront les deux années ci-dessus mention-
« nés;

« c) Le montant du tonnage à mettre en chantier pour
« chaque année ne dépassera pas 200.000 tonnes de jauge
« brute;

« d) Les spécifications des navires à construire, les
« conditions dans lesquelles ils devront être construits ou
« livrés, le prix par tonneau pour lesquels ils devront
« être portés en compte par la Commission des Répara-
« tions, et toutes autres questions relatives à la com-
« mande, à la construction et à la livraison des navires
« ainsi qu'à leur entrée en compte, seront déterminés par
« la dite Commission. »

.....

En conformité de ces dispositions, la Commission des Réparations fit connaître, en mars 1920, au Gouvernement allemand, que les Puissances alliées entendaient mettre à exécution les stipulations du paragraphe 5 *a* précité et ce, jusqu'à concurrence des 200.000 tonneaux indiqués comme pouvant être mis en construction au cours de chaque année (1).

Mais aucune précision sur les navires à construire n'ayant été apportée, en temps voulu, par les Gouvernements intéressés, la notification faite au Reich demeura lettre-morte, du moins en ce qui concerne la première année (10 avril 1920, 9 avril 1921), car le Gouvernement allemand fut avisé qu'il aurait à faire mettre en chantier, au cours de la seconde année, et pour compte du Gouvernement français, deux paquebots mixtes jaugeant ensemble 25.000 tonneaux environ.

En mai 1922, un accord fut signé entre les Gouvernements français et allemand relativement aux conditions dans lesquelles devait s'effectuer la construction des bâtiments en question. Il fut convenu que cette construction serait confiée aux chantiers de la Weser, à Brème, et que

(1). Ce tonnage avait toutefois été ramené, pour la première année, à 124.260 tonneaux. Le Traité de Versailles ne contenant, en effet, aucune clause obligeant l'Allemagne à achever la construction des 48 navires qui se trouvaient en chantiers pour son compte, à la date du 10 janvier 1920, et qui devaient être livrés aux Alliés, la Commission des Réparations avait consenti à ce que, moyennant l'achèvement des dits navires, une déduction de 75.740 tonneaux fut opérée sur le tonnage à mettre en construction au cours de la première année.

les unités visées auraient une jauge brute respective de 13.000 et de 10.300 tonnes. Quant aux autres clauses du contrat, elles étaient en tous points analogues à celles qu'il est coutume d'insérer dans les contrats de construction passés pour des navires semblables entre armateurs et chantiers français. Le montant du prix, de l'ordre de 14 millions de marks-or, devait être porté, dans le compte des réparations, au crédit de l'Allemagne et au débit de la France, à des échéances diverses, dépendant du degré d'achèvement des navires. Enfin une mission de surveillance française, ayant à sa tête un ingénieur, devait contrôler, sur place, aux frais du Gouvernement allemand, l'exécution des travaux de construction des bâtiments mis en chantier.

Commencée aussitôt après la signature de l'accord franco-allemand, la construction des deux paquebots mixtes susvisés, qui sont destinés à la Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes, s'est trouvée arrêtée au moment de la résistance passive qui a suivi l'occupation de la Rhur. A l'heure où nous écrivons, elle n'est pas encore reprise, mais nous croyons savoir que des pourparlers sont en cours pour poursuivre l'exécution du contrat passé. Toutefois, il est possible que des modifications soient apportées à l'accord primitif, notamment au point de vue du montant du prix.

En dehors de ces unités, aucune commande n'a été faite au Gouvernement allemand pour notre compte, et il est probable que la France n'usera pas du droit qu'elle possède de faire mettre en construction, en Allemagne, de nouveaux navires, préférant faire bénéficier ses propres

chantiers des commandes de vapeurs qu'elle pourrait avoir à faire exécuter (1).

Il est vraisemblable, dans ces conditions, que l'achèvement des deux paquebots en construction sur la Weser marquera le point final dans la question des réparations maritimes.

(1). La part de la France sur le tonnage à mettre en construction, chaque année, a été fixée à 9,75 % de la totalité, soit 19.500 tonneaux. Mais, en vertu d'un accord du 14 décembre 1920, et moyennant des compensations sur la location des navires allemands en gérance, la France a abandonné, à l'Angleterre la moitié de ses droits sur le tonnage à faire construire chaque année, pour son compte. Toutefois, la Grande-Bretagne a renoncé à cette cession de droits pour la seconde année.

CHAPITRE IV

La situation de la Marine Marchande Française après exécution des clauses du Traité de Versailles relatives aux réparations maritimes

Si l'on fait la comparaison entre le tonnage existant en France en 1914, et celui existant en 1924, on constate que notre flotte de commerce dispose actuellement d'un tonnage supérieur d'environ 1.000.000 de tonnes à ce qu'il était au début des hostilités.

Faut-il en déduire que la France se trouve aujourd'hui, au point de vue de sa marine marchande, dans une situation meilleure qu'en 1914 ? Evidemment non.

Tout d'abord, les charges qui pèsent sur l'armement français sont, toutes proportions gardées, et compte tenu de la dépréciation du franc-papier, beaucoup plus considérables qu'elles ne l'étaient il y a dix ans. Et ces charges ne sont pas seulement d'ordre économique, il en est qui sont des conséquences directes de la guerre.

L'achat et la construction, à l'étranger, de navires destinés à combler les vides creusés dans notre flotte de commerce par la guerre sous-marine ont été effectués, comme nous l'avons vu, dans des conditions tellement onéreuses que, longtemps encore, la marine marchande française se trouvera, de ce fait, lourdement handicapée vis-à-vis des

marines marchandes étrangères. Loin de nous la pensée de critiquer ces achats, ils étaient nécessaires. Mais on n'en regrettera pas moins que certains de nos Alliés aient cru devoir profiter de l'impossibilité dans laquelle nous nous trouvions de faire construire nous-mêmes, dans nos propres chantiers, les unités dont nous avons besoin, pour nous vendre tous les bâtiments dont ils voulaient se débarrasser, à des prix hors de proportion avec leur valeur réelle.

Il eut été évidemment facile de réparer cette injustice en décidant que le prix des navires construits dans ces conditions demeurerait à la charge de l'Allemagne; il eut suffi pour cela d'insérer dans le Traité de Versailles une clause stipulant que la valeur des bâtiments acquis au cours de la guerre par les Alliés serait remboursée à ces derniers dans la mesure où les pertes subies par chacun d'eux ne se trouveraient pas compensées par des navires ex-allemands, et ce, jusqu'à concurrence de la différence entre la valeur estimative donnée par la Commission des Réparations à leurs pertes maritimes respectives et la valeur des navires ex-ennemis à eux attribués en vertu des paragraphes 2 et 5 de la partie VIII, annexe III du Traité de Versailles.

Mais il est non moins évident que, si une proposition avait été faite dans ce sens, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ne l'auraient jamais appuyée et ce, parce qu'une semblable proposition n'aurait présenté pour eux aucun intérêt. Nous dirons même plus : la Grande-Bretagne l'aurait vraisemblablement combattue, car son adoption aurait eu pour résultat, en diminuant les charges pesant sur notre marine de commerce, de mettre la France

dans une meilleure situation vis-à-vis de ses concurrents. C'eût été contraire à toute la politique anglaise depuis la guerre, politique dont le but a été de permettre à la Grande-Bretagne non seulement de reprendre dans le monde son rang maritime d'avant-guerre, mais encore de profiter du bouleversement qui s'était produit pour accroître, le plus possible, le champ d'activité de sa flotte de commerce.

De plus, si notre marine marchande a bien, actuellement, un tonnage global de près de 3.500.000 tonneaux, elle compte, d'une part 300.000 tonneaux environ de bâtiments ayant dépassé l'âge de 30 ans, d'autre part un grand nombre d'unités usagées et qui ne sont plus susceptibles que d'un rendement extrêmement médiocre. En outre, le nombre de ses navires neufs est infime, si on le compare à celui des Etats-Unis, de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, du Japon.

Enfin, la marine marchande française manque de paquebots. C'est là un fait sur lequel on ne saurait trop appeler l'attention en raison des graves conséquences que cette pénurie peut avoir au point de vue du commerce de la France avec les pays d'outre-mer. Ainsi que le fait très justement remarquer, en effet, M. Candace, député, dans le rapport fait par lui, au nom de la Commission des Finances, chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget de l'exercice 1925, « c'est un fait universellement constaté que le cargo suit le paquebot et qu'une flotte de cargos ne peut que difficilement tenir sur une ligne internationale si le paquebot ne lui prête pas l'appui d'une véritable réclame. »

Or à quoi tient ce manque de paquebots? A trois causes : d'une part, à ce que, pendant la guerre, un grand nombre de ceux que nous possédions ont été torpillés et n'ont pu être remplacés, d'autre part, à ce que la France a été injustement tenue par les Alliés, à l'écart de la répartition des bâtiments ex-allemands de cette catégorie, — lesquels sont devenus, comme nous l'avons vu dans le chapitre précédent, la propriété, soit des Etats-Unis, soit de la Grande-Bretagne, — enfin à ce fait qu'aujourd'hui un paquebot coûte trop cher pour qu'une entreprise d'armement, quelle qu'elle soit, puisse en assurer la construction avec ses seules ressources.

Pour remédier à cette situation, il n'est qu'un moyen : établir entre l'Etat et les armateurs une collaboration étroite et efficace. L'heure n'est plus, en effet, aux récriminations; il est trop tard pour protester contre l'injuste répartition du tonnage ex-allemand. Que les Gouvernements de l'époque n'aient pas fait preuve de toute la fermeté nécessaire lors de cette répartition, c'est possible. Mais il ne servirait à rien de se lamenter sur ce point. Ce qu'il faut, c'est que les Pouvoirs Publics se rendent compte que l'industrie des transports maritimes est une industrie d'intérêt national dont dépend, en grande partie, le développement du commerce extérieur de la France. Or, si depuis la guerre, les armateurs français ont fait des efforts inouïs pour redonner à notre marine marchande un rang digne de la nation dont elle porte le pavillon, ces efforts demeureront vains si l'Etat ne vient pas aider lui-même ses armateurs dans l'accomplissement de la lourde tâche qu'ils ont entreprise.

Nous avons indiqué, au début de cette étude, quelle était la situation de la marine marchande française vis-à-vis de la marine marchande allemande; il semble intéressant de donner un aperçu de la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui, c'est-à-dire cinq années après la mise en vigueur du Traité de Versailles.

Lorsque l'Allemagne se vit contrainte de livrer aux Alliés la majeure partie de sa flotte de commerce, elle n'eut plus qu'un seul but : reconstituer le plus rapidement possible sa marine marchande, sans laquelle elle estimait ne pouvoir redevenir la grande nation qu'elle était avant la guerre. Et, sans retard, elle se mit à l'œuvre. La tâche était rude. Tout d'abord les armateurs allemands se contentèrent d'affréter un certain nombre de navires étrangers, de façon à reprendre contact avec les pays d'outre-mer; ils passèrent, à cet effet, en 1920 et 1921, divers accords avec des Sociétés étrangères, accords dont les plus connus et les plus importants sont ceux conclus entre, d'une part, la Hamburg Amerika-Linie et le Groupe Harriman, d'autre part, le Norddeutscher Lloyd et l'United States Mail Steamship C°. Ces accords, outre qu'ils permettaient aux deux entreprises allemandes précitées de se procurer les navires dont elles avaient besoin, les mettaient encore en mesure de se créer, petit à petit, une nouvelle clientèle sans attendre qu'elles se soient reconstitué une flotte leur appartenant en propre.

C'est alors que fut voté, en mars 1921, le fameux compromis avec l'armement, compromis aux termes duquel le Reich s'engageait à verser une somme de 11,97 mil-

liards de marks aux armateurs, sous la condition que ceux-ci prissent de leur côté, l'engagement d'une part, d'adhérer au compromis dans la proportion de 95 %; d'autre part, de reconstruire un tiers, environ, du tonnage d'avant-guerre, soit approximativement 1.500.000 tonneaux bruts. Toutefois, il était convenu que les versements déjà effectués à l'armement, tant en vertu de la loi de novembre 1917 relative aux indemnités à accorder, pour pertes de guerre, aux armateurs allemands, qu'en exécution de l'Uberteuerungsabkommen, viendraient en déduction des 11,97 milliards de marks susvisés.

Bien que le compromis en question ne donnât pas pleine satisfaction aux armateurs, l'effort fait par ceux-ci pour relever la marine marchande allemande se poursuivit avec une énergie plus grande que jamais. Tandis que nos propres chantiers étaient déserts, les chantiers allemands étaient en pleine activité et le nombre des bâtiments lancés allait sans cesse croissant. Mais cette activité ne devait pas tarder à engendrer, en juillet 1921, une crise dont la cause directe fut l'absorption trop rapide des crédits mis par l'Etat à la disposition de l'Armement pour la période allant du 1^{er} avril 1921 au 31 mars 1922. Cette crise ne fut que passagère, mais, pour l'arrêter, le Gouvernement dut mettre à la disposition des armateurs une partie des crédits qui avaient été réservés pour les années suivantes. Les constructions reprirent alors mais avec plus de pondération.

Là ne s'arrête pas l'effort financier fait par le Gouvernement allemand pour reconstituer sa marine marchande.

En 1922, et bien qu'ils aient déjà reçu la presque tota-

lité des sommes mises par l'Etat à leur disposition, en vertu du compromis de mars 1921, les armateurs invoquant la dépréciation de leur papier-monnaie, réussirent à obtenir une indemnité supplémentaire de 18 milliards de marks-papier.

Il en résulte que le montant total des versements qui leur furent faits par le Reich s'élève à 29 milliards, 7 de marks-papier, représentant, — compte tenu du cours du change aux époques de versement, — 700 millions de marks-or, soit à peu de chose près la valeur de la flotte allemande livrée aux Alliés en vertu du Traité de Versailles (760 millions de marks-or).

La reconstitution de la marine marchande allemande ne se fit pas seulement à l'aide de navires neufs. Grâce à la bienveillance du Gouvernement anglais, les armateurs allemands réussirent à racheter à la Grande-Bretagne, à des prix souvent dérisoires (1), un grand nombre de bâtiments qu'elle avait dû céder aux Alliés, en exécution du Traité de Versailles. C'est ainsi que, au 1^{er} janvier 1922, le nombre des rachats s'élevait déjà à 130 navires. Et ce chiffre ne fit que s'accroître par la suite.

De tout ce qui précède il résulte que, malgré les dispositions du Traité de Versailles, l'Allemagne a réussi à reprendre une grande place parmi les nations maritimes. Au 1^{er} janvier 1924, le tonnage de la flotte allemande s'élevait à 2.953.671 tonnes de jauge brute (non compris les

(1). C'est ainsi que fut revendu, comme nous l'avons déjà signalé, à la Hamburg Sudamerikanische, au prix de £ 120.000, le grand paquebot de luxe *Cap Polonia*, jaugeant 20.597 tonneaux, paquebot qui avait cependant fait l'objet de demandes d'achat plus élevées de la part de la France.

bâtiments de 100 tonneaux et au-dessous), mais cette flotte, tout en étant encore inférieure comme tonnage brut à la flotte de commerce française, — laquelle, à la même époque, avait un tonnage brut de 3.498.233 tonnes, — lui est certainement supérieure au point de vue « valeur commerciale » parce qu'elle est, en grande partie, composée d'unités jeunes, construites en tenant compte des exigences de la navigation moderne.

CONCLUSION

De toutes les Puissances qui ont souffert de la guerre, la France est certainement celle qui, à tous les points de vue, subira le plus longtemps le contre-coup de la lutte qui lui a été imposée.

Alors qu'elle était en droit de compter sur le concours de ses Alliés pour obtenir la réparation des dommages qu'elle avait subis, elle a dû, au contraire, se défendre contre certains d'entre eux pour sauvegarder, sinon en totalité, du moins en partie, les droits déjà insuffisants que lui conférait le Traité de Versailles. Ce qui s'est passé lors de la répartition du tonnage ex-ennemi en est une preuve manifeste.

Peut-être, la France a-t-elle, jusqu'à présent, obtenu davantage de l'Allemagne, au titre des réparations maritimes qu'au titre des réparations terrestres, mais cela tient uniquement à ce qu'elle n'était pas la seule intéressée au règlement de la question. Il n'en est, cependant, pas moins vrai que les légitimes revendications de l'armement français sont loin d'avoir reçu satisfaction et que, sur ce point comme sur beaucoup d'autres, la France a été indiscutablement lésée.

Nous avons vu, dans le chapitre précédent, dans quelles conditions la Marine Marchande allemande a réussi à se reconstituer. Il ne fait maintenant de doute pour per-

sonne que, avant longtemps, elle aura repris sur mer, la place qu'elle occupait avant la guerre.

Certes, nous ne pouvons empêcher l'Allemagne de se développer économiquement, mais encore est-il que ce développement, non seulement ne doit pas devenir un danger pour les autres pays, mais encore ne doit pas se faire aux dépens des réparations. Or, il est un fait certain, c'est que, si l'Allemagne n'a pu trouver les fonds nécessaires pour s'acquitter des dettes contractées par elle vis-à-vis des Alliés, elle a, par contre, réussi à se procurer les ressources qui lui étaient indispensables pour restaurer sa marine marchande. Cela, personne ne peut le contester.

Mais ce que beaucoup ne comprennent pas, c'est que ce développement extraordinaire de la Marine Marchande allemande constitue, non seulement pour les armements français et étrangers, mais encore pour la paix du monde elle-même, un danger des plus sérieux. L'Allemagne, soyons-en bien bien convaincus, n'a pas abandonné l'espoir qu'elle caressait, en 1914, d'être un jour la maîtresse du monde. Il est fort à craindre, par suite, que, lorsqu'elle sera redevenue la grande Puissance maritime, industrielle et commerciale qu'elle était avant la guerre, elle ne soit tentée d'essayer, à nouveau, de réaliser son rêve de domination universelle.

A maintes reprises, l'attention des Pouvoirs Publics a été appelée sur cette grave question. Malheureusement, ces appels n'ont pas, jusqu'à présent, été entendus. Et cependant l'heure presse ! Dans tous les pays étrangers, les Gouvernements, conscients de l'importance que pré-

sente, au point de vue économique, l'industrie des transports maritimes, prennent des mesures pour donner à leur marine marchande un renouveau d'activité et lui permettre de lutter efficacement contre la concurrence étrangère et, en particulier, la concurrence allemande. De tous côtés, on se rend compte de la nécessité qui s'impose d'agir énergiquement pour empêcher l'Allemagne d'aboutir à cette suprématie économique vers laquelle tendent tous ses efforts. Seul, l'armement français est indiscutablement abandonné à lui-même. Ce n'est pas que l'Etat soit véritablement hostile aux entreprises privées de navigation, — bien que l'idée de Flotte d'Etat soit loin d'avoir disparu, — mais il donne l'impression très nette de considérer l'armement national comme une industrie d'intérêt privé et non d'intérêt général. Nous pourrions même ajouter « comme une industrie qui ne mérite pas d'être « traitée sur le même pied que les autres » car, lorsque l'on considère la façon dont l'Administration entend indemniser les Compagnies de navigation qui ont perdu des bâtiments naviguant sous le régime institué par la loi de 1877 sur les réquisitions militaires, on est frappé de la différence qui existe entre le traitement dont ont bénéficié les sinistrés des régions envahies et celui qui a été appliqué aux sinistrés maritimes. Alors que, pour les premiers, la loi du 17 avril 1919 a établi le principe de la réparation intégrale, l'Administration a, pour les seconds, comme nous l'avons, d'ailleurs, déjà signalé au cours de cette étude, écarté l'application de ce principe, déclarant que les armateurs qui avaient perdu des navires réquisitionnés dans les conditions prévues par la loi de 1877, devaient être indemnisés sur la base de la valeur des dites

unités, au jour de leur prise en charge par l'Etat. Il y a véritablement là une inégalité difficile à justifier.

Quelles que soient les erreurs passées, ce qui importe aujourd'hui, c'est que ceux auxquels le pays a confié ses destinées saisissent enfin toute l'importance que présente pour une nation l'industrie des transports maritimes. Une Commission extra-parlementaire de la Marine Marchande, réunie, en 1923, sur l'initiative du Gouvernement, a exposé d'une manière précise comment il convenait d'aider l'armement français à lutter efficacement contre la concurrence étrangère. Parmi les vœux qui ont été émis à ce sujet, il en est un qui mérite de retenir tout particulièrement l'attention, parce que son adoption, non seulement serait de nature à atténuer l'état d'infériorité dans lequel se trouvent certains armements français par rapport aux armements étrangers, mais encore pourrait servir de base à un système de prestations en nature dont bénéficieraient les Puissances alliées créancières de l'Allemagne au titre des réparations. Ce vœu est celui qui fut proposé par M. Breton, Administrateur-Directeur de la Compagnie des Chargeurs Réunis et Administrateur-Délégué de la Compagnie de Navigation Sud-Atlantique.

Après avoir exposé (1) pourquoi les navires français qui desservent la côte orientale de l'Amérique du Sud ne peuvent actuellement disposer de la totalité du fret d'exportation au départ des ports de la Métropole, après avoir

(1). Voir Rapport présenté à la séance du 19 juin 1923, de la première Commission Générale Extra-parlementaire de la Marine Marchande.

indiqué les moyens de remédier à cet état de choses, M. Breton conclut en ces termes :

« Je forme le vœu que, lors des conversations qui doivent avoir lieu avec le Reich, les questions se rapportant à la Marine Marchande française soient mises à l'ordre du jour comme le seront les problèmes du charbon, du minerais et de la métallurgie. Il ne s'agit pas d'empêcher l'Allemagne d'exporter et d'importer, puisqu'il faut qu'elle puisse payer les réparations, mais il s'agit, en quelque sorte, *de freiner* le développement redoutable de la marine marchande allemande et de contraindre les ressortissants du Reich à faire une place dans leurs services réguliers aux lignes françaises et belges. J'entends par là une sorte de « mariage forcé », par la mise à la disposition des lignes françaises de places à quai et *par l'obligation de fournir un tonnage de marchandises donné à un prix donné.* »

Si, jusqu'à présent, ce vœu n'a pas été pris en considération, il n'en demeure pas moins particulièrement intéressant parce que, comme nous le disions tout à l'heure, sa réalisation pourrait « servir de base à l'établissement d'un système de prestations en nature dont bénéficieraient les Puissances alliées, créancières de l'Allemagne. »

Il serait, en effet, très facile, — la chose ne fait aucun doute, — d'obtenir, le cas échéant, des compagnies de navigation bénéficiant des mesures envisagées, que, sur les produits nets résultant de l'application des dites mesures, une certaine part fût prélevée et versée à la Caisse des Réparations.

Il est malheureusement à craindre que la Grande-Bretagne qui, depuis la fin de la guerre, a fait preuve d'une complaisance indéniable vis-à-vis de l'Allemagne, ne vienne encore une fois combattre toutes les tentatives qui pourraient être faites dans ce sens. Et cependant son intérêt ne serait-il pas de favoriser toute mesure ayant pour conséquence d'entraver le développement de la marine marchande allemande, sa rivale la plus directe ?

Nous n'insisterons pas davantage sur ce point. Encore une fois, une seule chose importe : c'est que les Pouvoirs Publics, conscients de la précarité de la situation dans laquelle la guerre a laissé l'industrie française des transports maritimes, fassent tout ce qui dépend d'eux pour redonner à la France une marine marchande digne d'elle et digne de ceux qui se sont sacrifiés pour empêcher le pays de tomber sous la domination étrangère.

BIBLIOGRAPHIE

I. — DOCUMENTS OFFICIELS

Rapport Louis Dubois sur le projet de loi portant approbation du Traité de Paix conclu à Versailles, le 28 juin 1919 (Parties VIII et IX, Réparations et Clauses financières). Chambre des Députés 1919, N° 6.669.

Loi du 17 avril 1919 sur la réparation des dommages de guerre.

Rapport Morinaud sur le projet de loi relatif à la clôture du compte « Flotte en gérance » et à l'attribution des navires de commerce appartenant à l'Etat. Chambre des Députés 1921, N° 2.412.

Rapport Leboucq sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1923 (Ministère des Travaux Publics, 2° section : ports, marine marchande et pêches). Chambre des Députés 1922, N° 4.805.

Rapport Morinaud sur le projet de loi portant approbation des contrats de vente des navires de la Flotte d'Etat. Chambre des Députés 1922, N° 5.247.

Rapport Candace sur le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1925 (Ministère des Travaux Publics, 2° section : ports, marine marchande et pêches). Chambre des Députés 1924, N° 520.

II. — DEBATS PARLEMENTAIRES

Discussion du budget des ports, de la marine marchande et des pêches, pour l'exercice 1920, Chambre des Députés, séances des 9 et 10 juin 1920 (J. O. 10 et 11 juin).

Discussion du projet de loi relatif à la clôture du compte « Flotte en gérance », Chambre des Députés, séances des 8, 9 et 10 juillet 1921 (J. O. des 9, 10 et 11 juillet).

III. — STATISTIQUES

Annuaire de la Marine Marchande publié par le Comité Central des Armateurs de France (années 1919 à 1924).

Lloyd's Register of Shipping, London.

Bureau Véritas : Répertoire Général de la Marine Marchande dans tous les pays.

IV. — OUVRAGES, RAPPORTS ET CONFÉRENCES

Paul Cloarec. — La Renaissance de notre Marine Marchande, Paris, Plon-Nourrit, 1919.

Commission des Réparations. — Rapport sur les travaux de la Commission des Réparations de 1920 à 1922, Paris, Alcan, 1923.

Maurice Collin. — La situation de l'armement maritime en France, de 1914 à 1919, thèse, Paris, Payot 1920.

Louis Roux. — L'avenir de la construction navale et de l'armement maritime en France, Paris, Payot 1923.

Paul de Rousiers. — Rapport à la première Commission extra-parlementaire de la Marine Marchande (1922).

« La Marine Marchande », conférence faite, le 8 mai 1922, au Comité National d'Etudes Sociales et Politiques.

René La Bruyère. — Notre Marine Marchande pendant la guerre, Paris, Payot 1920.

V. — REVUES, JOURNAUX, CIRCULAIRES ET DOCUMENTS DIVERS

Revue de la Marine Marchande.

Circulaires et rapports du Comité Central des Armateurs de France.

Journal de la Marine Marchande.

Mer et Colonies (Organe de la Ligue Maritime et Coloniale Française).

Revue de Droit Maritime Comparé.

La Vie maritime et la Navigation aérienne.

Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chargeurs Réunis aux Assemblées Générales Ordinaires des 1^{er} décembre 1919 et 28 décembre 1921.

Rapport du Conseil d'Administration de la Société « Les Armateurs Français » à l'Assemblée Générale Extraordinaire du 26 juin 1924.

VI

Un certain nombre de renseignements d'ordre confidentiel nous ont été donnés, renseignements dont il ne nous est pas possible d'indiquer la provenance.



TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction	1

CHAPITRE PREMIER

LA SITUATION DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE A LA FIN DES HOSTILITÉS

Le tonnage de la Flotte de Commerce Française au 1 ^{er} août 1914 et au 31 décembre 1918	6
Les constructions effectuées, en France pendant la guerre	9
Les achats de navires à l'Etranger :	
a) aux Etats-Unis	10
b) au Japon	12
c) en Angleterre : L'Accord Maclay-Clémentel et ses conséquences	12
La Valeur du Tonnage français perdu au cours des hostilités	18
La Situation des principales Marines Marchandes du Monde en 1914 et au 31 décembre 1918 ..	20

CHAPITRE II

LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS ET LA QUESTION DES RÉPARATIONS MARITIMES LE PROTOCOLE DU 16 JANVIER 1919 LE TRAITÉ DE VERSAILLES ET LES DIVERS ACCORDS INTERALLIÉS

Les mesures prises par l'Allemagne pendant la guerre, pour sauver éventuellement sa Flotte de Commerce	23
--	----

La Convention d'Armistice du 11 novembre 1918 et le Protocole du 16 janvier 1919	26
L'accord interallié du 10 mars 1919 et la réparti- tion provisoire, entre les Alliés, du tonnage livré par l'Allemagne, en vertu du Protocole du 16 janvier 1919	28
L'injustice de cette répartition et ses causes	29
L'accord Wilson-Lloyd-George du 9 mai 1919. Ses conséquences	31
L'attitude du Gouvernement français devant cet accord	36
Les Clauses du Traité de Versailles visant les ré- parations maritimes	37
La situation de la Marine Marchande allemande au 1 ^{er} janvier 1919	41
Les Conditions dans lesquelles fut livrée aux Alliés la Flotte de Commerce allemande	42
La Part de la France sur la masse à répartir ..	46
L'accord franco-britannique du 22 avril 1920 re- latif à la rétrocession par la GrandeBretagne à la France de 150.000 tonneaux de navires ex- ennemis	47
L'accord du 14 décembre 1920	54
L'article 6 de l'accord de Spa du 16 juillet 1920	60
Les concessions faites par la France à la Grande- Bretagne consécutivement aux accords des 22 avril et 14 décembre 1920	62
L'accord franco-britannique du 20 décembre 1920	63
La part de la France dans la répartition des voi- liers et bateaux de pêche ex-allemands	67
L'évaluation du tonnage ex-ennemi	70

CHAPITRE III

LES ARMATEURS FRANÇAIS ET LA QUESTION DES RÉPARATIONS MARITIMES	74
Les conditions de vente :	
1° des 150.000 tonneaux de l'accord du 22 avril 1920	76
2° des 350.000 tonneaux de navires ex-ennemis attribués directement à la France ou rétrocédés par la Grande-Bretagne, suivant accord du 14 décembre 1920	93
3° des voiliers ex-ennemis	110
4° des chalutiers ex-ennemis	113
5° des navires ex-ennemis réservés à la Société des Services Contractuels des Messageries Maritimes	116
L'APPLICATION DU § 5 DE LA PARTIE VIII, ANNEXE III DU TRAITÉ DE VERSAILLES	118

CHAPITRE IV

LA SITUATION DE LA MARINE MARCHANDE FRANÇAISE APRÈS EXÉCUTION DES CLAUSES DU TRAITÉ DE VERSAILLES RELATIVES AUX RÉPARATIONS MARITIMES

La situation en 1924	123
Les charges qui pèsent sur la Marine Marchande française et qui sont des conséquences directes de la guerre	123
La pénurie de paquebots et ses causes	125
La nécessité qui s'impose au Gouvernement français d'établir entre lui et les armateurs une collaboration étroite et efficace	126

La situation de la Marine Marchande française vis-à-vis de la Marine Marchande allemande ..	127
Les mesures prises par le Gouvernement du Reich pour reconstituer sa Flotte de Commerce ..	127
Les causes de la supériorité de la Marine Mar- chande allemande sur la Marine Marchande française	129
Conclusion	131
Bibliographie	137



Paris, le 19 Janvier 1925.

Vu :

Le Doyen,

H. BERTHÉLEMY

Vu :

Le Président,

A. de LAPRADELLE

Vu

et permis d'imprimer

LE RECTEUR

DE L'ACADÉMIE DE PARIS

P. APPELL

ERRATUM

Page 71, 6^e ligne : *au lieu de* 745.000.000 (de marks-or), *lire* 750.000.000.

PARIS

IMPRIMERIE RAS

36, RUE DU BORREGO (20^e)
